

# **GRENZBLOCKADE IN SPANIEN: DIE ZUKUNFT DES EUROPÄISCHEN VERKEHRS?**

Die 11tägige Blockade der französisch-spanischen Grenze durch verärgerte Lkw-Besitzer im Oktober könnte ein unangenehmer Vorgeschmack auf den Straßengüterverkehr in der Europäischen Gemeinschaft nach 1992 sein. Mit dieser eindeutigen Botschaft wandte sich ITF-Generalsekretär Harold Lewis an die EG-Kommission und den Rat der Verkehrsminister in der EG.

Die hauptsächlich von selbständigen Fahrern durchgeführte Aktion wurde ausgelöst durch die jüngsten Anhebungen der Treibstoffpreise und die Entregulierung der staatlichen Frachttarife in Spanien, die zu "Piratenpraktiken" in diesem Wirtschaftsbereich führen wird. Die Blockade endete am 19. Oktober, nachdem der spanische Verkehrsminister ein Paket finanzieller Maßnahmen zur Unterstützung des Wirtschaftsbereichs zugesagt hatte. Bevor die Einigung zustandekam, waren die meisten Zugangsstraßen zu den Grenzübergängen von Lkws blockiert, die zeitweilig sogar die Hauptbahnstrecke Paris-Madrid versperrt hatten.

Für den Fall, daß die bestehenden Mängel in der europäischen Straßengüterverkehrspolitik nicht beseitigt werden, sagt die ITF-Erklärung eine Wiederholung dieser Vorgänge voraus. Durch das sture Festhalten der Kommission an einer Entregulierung des Straßengüterverkehrs würden alle für die Stabilität des Marktes erforderlichen Sicherungen aufgehoben, heißt es in der Erklärung, die die Gemeinschaft außerdem beschuldigt, sich kontinuierlich über die Warnungen der ITF-Verkehrsgewerkschaften im Hinblick auf die möglicherweise schwerwiegenden Konsequenzen dieser Politik hinweggesetzt zu haben:

"Das wirtschaftliche Überleben der Verkehrsunternehmen, die Sicherheit des Verkehrsbetriebs und der Lebensunterhalt der Transportarbeiter können nur garantiert werden, wenn die Beförderungskosten die erwarteten Einnahmen nicht übersteigen," erklärt die ITF. Sie stellt weiterhin fest, daß die Gemeinschaft durch die systematische

Abschaffung garantierter Mindesttarife im internationalen Güterverkehr eine Situation zugelassen hat, in der sich Investitionen in Fahrzeuge, Material und Infrastruktur für viele Transportunternehmer nicht mehr auszahlen.

Noch ist eine Umkehr möglich, stellt die ITF fest, und appelliert an den Rat der Verkehrsminister, auf seiner Sitzung am 30. Oktober die notwendigen Maßnahmen zur Schaffung eines Systems von angemessenen Mindesttarifen für den internationalen Straßengüterverkehr zu verabschieden, damit Verkehrsunternehmer und Transportarbeiter "in Zukunft Dienstleistungen von dem Niveau und der Qualität anbieten können, wie sie in Europa benötigt werden."

\*Im Rahmen eines anderen Arbeitskonfliktes protestieren italienische Lkw-Unternehmer mit einer Blockade der österreichischen Grenze gegen die Tatsache, daß ihre Transitquoten für Oktober noch vor Mitte des Monats aufgebraucht waren. Dies führte zu schweren Problemen für Fernfahrer aus zahlreichen Ländern, insbesondere der Bundesrepublik Deutschland. Die österreichische Regierung hält an ihrer Politik der strikten Begrenzung der Transitrechte für ausländische Lkw und einer Verlagerung eines größeren Anteils auf die "Huckepack-Dienste" der Bahn fest. Angesichts der sich weiter verschlechternden Bedingungen für die dort gestrandeten Lkw-Fahrer bemüht sich die der ITF angeschlossene bundesdeutsche Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) in Zusammenarbeit mit mehreren Unternehmen um die Bereitstellung mobiler Toiletteneinrichtungen in Grenznähe.

## **Oktober 1990**

Seminar in Thailand (S. 2)  
Neuer Gewerkschaftsverband  
in Hongkong (S. 3)

**ZIVILLUFTFAHRT**  
Blockade gegen Irak (S. 4)  
IAO-Sitzung (S. 5)  
Fluggesellschaften im  
Überblick (S. 7)  
Start- und Landezeiten  
in Europa (S. 8)

**BINNENVERKEHR**  
Deutsche  
Lkw-Fahrer (S. 9)  
Europäische Eisen-  
bahnen (S. 10)

**BEVORSTEHENDE  
SITZUNGEN (S. 10)**

**SEELEUTE**  
Liberianisches  
Register (S. 11)  
IAO/IMO-Ausbildungs-  
ausschuß (S. 13)  
Flaggenüberblick (S. 14)

**LEUTE (S. 15)**

**HAFENARBEITER**  
Neuseeland (S. 16)

# Neue Arbeitsgesetze in Südafrika

Einen bedeutenden Durchbruch konnten südafrikanische Gewerkschaften bei der Reform der gesetzlichen Regelungen der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen erzielen.

Arbeitsminister Eli Louw gab am 20. September bekannt, daß die Regierung eine zwischen ihm, den Arbeitgebern und den beiden nationalen Gewerkschaftsdachverbänden COSATU und NACTU ausgehandelte Vereinbarung über eine Änderung der geltenden Gesetze im Grundsatz akzeptiert habe.

Diese nach 6monatigen Verhandlungen und kurz vor einer für Anfang Okto-

ber geplanten Protestaktion der Gewerkschaften in Form eines Fernbleibens vom Arbeitsplatz erzielte Vereinbarung bedeutet die Aufhebung der Bestimmungen des umstrittenen Gesetzes zur Regelung der Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen aus dem Jahre 1988.

\*Die südafrikanische Eisenbahner- und Hafenarbeitergewerkschaft SAR-HWU schloß einen Kollektivvertrag mit dem Eisenbahnunternehmen Transnet, der eine 30,4prozentige Anhebung des Mindestlohnes vorsieht. Dies ist der erste Lohnkollektivvertrag, den die SAR-

HWU seit ihrer Gründung nach einem 54 Jahre dauernden Kampf um ihre Anerkennung mit dem Unternehmen abschließen konnte.

Der Vertrag sieht außerdem die Möglichkeit des automatischen Abzugs der Gewerkschaftsbeiträge von den Löhnen, unabhängige Überwachung der Disziplinarverfahren, Chancengleichheitsprogramme in dem Unternehmen, die Abschaffung des Zeitarbeiterstatus und die bevorzugte Behandlung von Arbeitnehmern, die von anderen Arbeitgebern freigesetzt oder schikaniert wurden, bei Neueinstellungen vor.

## ITF-Transportarbeiterseminar in Thailand

Das Privatisierungsprogramm der thailändischen Regierung wurde von 30 Funktionären thailändischer Transportarbeitergewerkschaften scharf attackiert, die am 1. nationalen Transportarbeiterseminar seit Wiederbelebung des ITF-Bildungsprogramms in Thailand teilnahmen.

Fünf Verkehrsbereiche - Schiene, Straße, Zivilluftfahrt, Häfen und Binnenschifffahrt - waren auf dem vom 17. bis zum 20. September 1990 auf dem Campus der landwirtschaftlichen Universität von Nakorn Pathom veranstalteten Seminar vertreten. Es wurde koordiniert von Utumporn Sirisorachat, dem neuen Bildungsbeauftragten für Thailand und Sekretär der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der Beschäftigten bei Aerothai.

ITF-Regionalsekretär Mo Hoda war einer der Referenten auf dem Seminar, an dem auch ein Vertreter des Arbeitsministeriums sowie der Präsident der Gewerkschaft der Beschäftigten bei Aerothai teilnahmen.

Die Seminarteilnehmer lehnten die staatlichen Pläne zur Privatisierung großer Bereiche der Verkehrswirtschaft und insbesondere der Häfen, dem ersten Ziel der staatlichen Privatisierungsmaßnahmen, ab. Thailändische Hafenarbeiter führten im Zusammenhang mit der Privatisierung bereits eine Streikserie durch (vergl. **ITF-Nachrichten** Februar 1990).

Die Teilnehmer verurteilten auch die drohende Privatisierung der staatlichen Eisenbahnen und der nationalen Fluggesellschaft. Angesichts der Entschlossenheit der Regierung sind sich die Gewerkschaften allerdings bewußt, daß ihr Kampf um Erhaltung des Verkehrs als öffentlicher Dienstleistung erfolglos bleiben könnten. Aus diesem Grund for-

derten die Seminarteilnehmer nachdrücklich konkrete Garantien zum Schutz der Interessen der Transportarbeiter, die im Rahmen des Privatisierungsprozesses unweigerlich Entlassungen zum Opfer fallen werden.

Die Teilnehmer an dem Seminar drängten außerdem auf eine Änderung der Arbeitsgesetzgebung des Landes und die Aufnahme neuer Klauseln, die den Arbeitnehmern das Recht auf Bildungs-

urlaub und Freistellung für gewerkschaftliche Tätigkeit sichern sollen, und sprachen sich für einen geeinten nationalen Gewerkschaftsdachverband als Instrument zur Stärkung der gewerkschaftlichen Einheit aus.

Weitere Diskussionsthemen auf dem Seminar waren die Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in Thailand sowie die Tätigkeit der ITF und der IAO im Interesse der Transportarbeiter.

## Giftschmuggelring aufgefliegen

Umweltbehörden in Essex (England) deckten einen bedeutenden Schmuggelring auf, der Hunderte von Tonnen Giftmüll, als ungefährliche Güter getarnt, aus Deutschland ins Land schleuste.

Die Behörden glauben, daß die giftigen und brennbaren Chemieabfälle ursprünglich für die ehemalige DDR bestimmt waren, wegen der Vereinigung Deutschlands jedoch zur Beseitigung an einen anderen Ort umgeleitet werden mußten.

Das alte Regime in der DDR war gegen harte Devisen zur Ablagerung giftiger Abfallstoffe aus dem Westen bereit. Nun gilt Großbritannien allgemein als nord-europäisches Land mit besonders lockeren Kontrollen. Die Operation wurde nur dank der Aufmerksamkeit der bei den Kommunalbehörden angestellten Inspektoren aufgedeckt.

Die Ladungen wurden per Lkw durch die Häfen von Harwich und Felixstowe importiert. Der Spedition hatten die Abfallhändler versichert, daß die Stoffe ungefährlich seien. Die Begleitdokumente der Fracht erregten jedoch den Verdacht der Kommunalbehörden, die den Inhalt daraufhin überprüfen ließen.

Dies war nicht das erste Mal, daß giftige Abfallstoffe illegal auf dem Weg über diese Region nach Großbritannien eingeführt wurden und so Leben und Gesundheit der betroffenen Hafenarbeiter, Lkw-Fahrer, Seeleute und der Öffentlichkeit allgemein gefährdeten. Politiker aus der Region fordern nun von der EG-Kommission striktere Maßnahmen, um derartige Unternehmungen zu verhindern.

\*Umweltexperten in Österreich haben errechnet, daß in ihrem Land alljährlich etwa 330.000 Tonnen Giftmüll einfach verschwinden. Nach Angaben der Tageszeitung "AZ" werden von der pro Jahr produzierten halben Million Tonnen gesundheitsgefährdender Abfallstoffe 70.000 Tonnen in Österreich verbrannt und weitere 100.000 Tonnen exportiert, vor allem in die Bundesrepublik Deutschland, nach Großbritannien und in die Schweiz. Niemand konnte bisher erklären, was mit den verbleibenden zwei Dritteln passiert.

# Neuer Gewerkschaftsdachverband in Hongkong

Im August wurde in Hongkong ein neuer unabhängiger Gewerkschaftsdachverband aus der Taufe gehoben. Der neue Gewerkschaftsdachverband Confederation of Trade Unions (CTU) wurde als Interessensvertretung der Arbeitnehmer in den freien und autonomen Gewerkschaften der Kolonie gegründet. Von den beiden anderen, bereits vorhandenen Gewerkschaftsdachverbänden, die sich Taiwan bzw. China verbunden fühlen, unterscheidet sich dieser neue Gewerkschaftsdachverband vor allem durch seine politische Unabhängigkeit.

Wegen ihres gleichzeitig stattfindenden eigenen Kongresses war die ITF bei den Gründungsfeierlichkeiten nicht vertreten. Sie sandte jedoch eine Grußbotschaft, in der sie ihrer Freude über die Gründung der CTU Ausdruck gab und ihr größtmöglichen Erfolg wünschte. Der ITF-Regionalsekretär für Asien und den pazifischen Raum, Mo Hoda, war inzwischen zu Gesprächen mit Spitzenfunktionären der CTU in Hongkong.

Dem neuen Dachverband gehören Gewerkschaften aus den Bereichen Verkehr, Produktion, öffentlicher Dienst sowie Lehrgewerkschaften an. Vier Gewerkschaftsbünde und 21 Einzelgewerkschaften zählen zu seinen Gründungsmitgliedern.

Die Transportarbeitergewerkschaften in Hongkong hatten sich besonders nachdrücklich für die Gründung eines neuen Dachverbandes eingesetzt und werden nun aktiv an seiner Tätigkeit mitwirken.

Die CTU sieht ihre vorrangige Aufgabe in der Unterstützung der Arbeitnehmer bei der Organisation in schlagkräftigen Gewerkschaften und Kollektivverhandlungen sowie der Vorbereitung ihrer Mitgliedsgerwerkschaften auf die Beteiligung an den staatlichen Entscheidungsprozessen, insbesondere im Hinblick auf Gesetzesvorhaben im Bereich des Arbeits- und Sozialrechts.

Die CTU erklärte ihre Bereitschaft zu engen Kontakten mit Gewerkschaften in verschiedenen Ländern und zum gemeinsamen Kampf um die Verteidigung der Interessen der Arbeitnehmer. Sie plant darüber hinaus die Aufnahme von Beziehungen zu internationalen Gewerkschaftsorganisationen und die Förderung der Zusammenarbeit mit diesen Organisationen, insbesondere im Bereich der Bildungsarbeit.

Ungeachtet ihrer Unabhängigkeit von politischen Parteien wird sich die CTU im Vorfeld zu den Wahlen zum gesetzgebenden Rat im Jahre 1991 für die Arbeitnehmerrechte und die Aufstellung von Kandidaten einsetzen, die sich mit dem CTU-Programm identifizieren und dessen Ziele unterstützen. In dem Maße, wie sich unter den Arbeitnehmern das Bewußtsein über die Vorzüge der Zugehörigkeit zu Gewerkschaften, die sich über die traditionellen



Die Spitzenfunktionäre der neuen CTU (v.r.n.l.): C.S. Lau (Vorsitzender), V. Zesto (Generalsekretär), C.Y. Lee (1. Exekutivfunktionär) und die ITF-Bildungsbeauftragte Elizabeth Tang

politischen Unterschiede hinwegsetzen, ausbreitet, kann die unabhängige Gewerkschaftsbewegung einen raschen Mitgliederzuwachs verzeichnen. Es ist bezeichnend, daß die unabhängigen Gewerkschaften zum Jahresende 1989 mit insgesamt 245.943 Mitgliedern die stärkste Kraft auf der gewerkschaftlichen Szene waren. Die

zweitgrößte Gruppe waren die prochinesischen Gewerkschaften mit 173.820 Mitgliedern, die bei weitem kleinste Gruppe die Taiwan-freundlichen Gewerkschaften mit nur 18.176 Mitgliedern. Mit dem Näherücken des Jahres 1997, dem Termin für die Rückgabe der Kolonie an China, kann sich diese Tendenz nur beschleunigen.

## Rumänen streiken für Reformen

Mit einem einwöchigen Streik gelang es Hafenarbeitern, Seeleuten und Lkw-Fahrern, den ins Stocken geratenen Prozeß wirtschaftlicher Reformen im rumänischen Hafen Constanta wieder in Gang zu setzen.

Die freie Berufsfahrgewerkschaft (Rumänien) und die rumänische Seeleutengewerkschaft, beide vor kurzem der ITF beigetreten, brachten den Hafenbetrieb in Constanta vom 17. bis zum 24. September aus Empörung über die Tatsache zum Erliegen, daß Gefolgsleute des Ceausescu-Regimes noch immer auf ihren Posten im Management der Hafen- und Verkehrsunternehmen sitzen. Die Arbeiter forderten endlich die Durchführung der von der Regierung zugesagten Reform der staatlichen Unternehmen.

Während der ersten Streiktage sandte die Regierung nur Beamte der unteren Ebenen zu den Zusammenkünften mit der Gewerkschaft. Als sich jedoch Dutzend rumänische Schiffe auf der ganzen

Welt dem Streik anschlossen und Constanta weiterhin lahmgelegt war, konnte sie sich über die Forderungen der Streikenden nicht länger hinwegsetzen. Am 24. September sagte die Regierung zu, die Unternehmen im Hafen bis Ende Oktober 1990 aus der staatlichen Kontrolle zu entlassen. Damit wurde eine Rückkehr der Streikenden an ihre Arbeitsplätze gesichert.

## UN-Jahr der Familie 1994

Das von den Vereinten Nationen für 1994 geplante Internationale Jahr der Familie muß der Förderung der Gleichheit von Frau und Mann dienen, so der Internationale Bund Freier Gewerkschaften (IBFG). Als einen Beitrag der internationalen Gewerkschaftsbewegung zu dem Jahr verabschiedete der IBFG-Vorstand eine spezielle gewerkschaftspolitische Erklärung zu Arbeit und Familie.



# ZIVILLUFTFAHRT

## UNO verhängt Luftblockade gegen Irak

Wie allgemein erwartet, verabschiedete der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen am 26. September mit 14 zu 1 Stimme eine Entschließung, durch die das gegen Irak und Kuwait verhängte verbindliche Waffen- und Wirtschaftsembargo auch auf den Luftverkehr ausgedehnt wurde. Nach anfänglicher Verwirrung wurde klargestellt, daß sich das Verbot lediglich auf den Luftfrachtverkehr bezieht. Der reine Reiseflugverkehr in diese Länder ist nicht untersagt, Reiseflüge werden jedoch auf die Einhaltung des Embargos überprüft. UN-Sprecher wiesen darauf hin, daß ein Abfangen von Verkehrsmaschinen durch Militärstreitkräfte im Rahmen des Embargos nicht beabsichtigt sei. Von Mitgliedstaaten der UNO wird allerdings erwartet, daß sie Flugzeugen, die ihre Flughäfen oder ihren Luftraum benutzen, erst nach Überprüfung und Genehmigung der Ladung den Weiterflug zu Destinationen in Irak oder Kuwait gestatten.

Auf Wunsch einer Reihe angeschlossener Gewerkschaften sandte das ITF-Sekretariat am 21. September allen angeschlossenen Gewerkschaften der Zivilluftfahrt Empfehlungen für den Betrieb von Flugdiensten in die Golfregion zu, die der Tatsache Rechnung trugen, daß die in Lloyds zusammengeschlossenen Versicherungsunternehmen zwar höhere Versicherungsprämien für Flüge in den Golf erheben, aber keine Liste besonders gefährdeter Flughäfen erstellt haben. Die Empfehlungen sehen die Aushandlung von Sonderbedingungen für das auf Flügen nach Saudiarabien, Bahrain, Jordanien, Syrien, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Qatar, Oman, Iran und Libanon sowie möglicherweise - bei einer Verschärfung der Lage - auch Türkei, Ägypten und Israel eingesetzte Flugdeck- und Kabinenpersonal vor. Flüge in diese Länder sollten nach Möglichkeit vermieden werden, Besatzungsmitglieder und Gewerkschaften über die aktuelle Sicherheitslage umfassend unterrichtet und über die vorgesehenen Notfallverfahren informiert werden. Wo Flüge in die Region angeboten werden, gilt darüber hinaus:

- Nur Freiwillige sollten zum Dienst auf diesen Flügen eingeteilt werden;
- das fliegende Personal sollte nicht in der Region übernachten;
- den betroffenen Besatzungsmitgliedern sollten Kriegsgefahrenprämien gezahlt werden;
- Es sollten höhere Leistungen bei Be-

rufsunfähigkeit bzw. Sterbegelder ausgehandelt werden.

Die ITF bittet die ihr angeschlossenen Gewerkschaften, sie während der Dauer

der augenblicklichen Krise stets über jede wichtige neue Entwicklung mit Rückwirkung auf die Zivilluftfahrt in der Region auf dem laufenden zu halten.

## Personalabbau bei Air New Zealand

Im Rahmen umfangreicher Einsparungsmaßnahmen auf ihren Regionalstrecken hat Air New Zealand 600 ihrer 9.000 Mitarbeiter freigesetzt. Die Fluggesellschaft macht für die Sparmaßnahmen die scharfe Konkurrenz von Seiten der in australischem Eigentum befindlichen Ansett New Zealand verantwortlich, die jetzt auch Inlandsflüge auf dem neuseeländischen Markt anbietet.

Ansett New Zealand ist derzeit weltweit die einzige Fluggesellschaft, die außerhalb ihres eigenen Landes Inlandsflüge anbieten darf. Die Regierungen Australiens und Neuseelands haben eine gemeinsame Untersuchung der möglichen Auswirkungen einer Fusion ihrer Luftverkehrsmärkte im Rahmen eines Vertrages über engere Wirtschaftsbeziehungen vereinbart. Voraussichtlich werden demnächst weitere Fluggesellschaften der beiden Länder die Inlandsmärkte des jeweils anderen Landes

bedienen dürfen.

Genau wie in Europa (vergl. ITF-Nachrichten Februar 1990) würde die Schaffung eines einheitlichen Binnenmarktes schwierige Fragen im Zusammenhang mit internationalen Luftverkehrsvereinbarungen aufwerfen. Es ist nicht zu erwarten, daß die beiden Länder auch weiterhin getrennt über Verkehrsrechte verhandeln. Doch wer wird in diesem Fall für die gemeinsamen Verhandlungen verantwortlich sein? Andere Regierungen könnten aufgrund der neuen Lage durchaus auf Änderungen ihrer Vereinbarungen mit Neuseeland und Australien drängen. Darüber hinaus würden die Fluggdienste zwischen Australien und Neuseeland in einem einheitlichen Markt zu Kabotagediensten, was für andere internationale Fluggesellschaften die Frage der Fortsetzung von Flügen unter der "fünften Freiheit" aufwerfen würde.

## Sicherheitsfunktion des Kabinenpersonals unterstrichen

Der vor kurzem veröffentlichte Bericht der Abteilung für die Untersuchung von Flugzeugunglücken im britischen Verkehrsministerium über die Flugzeugkatastrophe von Kegworth im Januar 1989, bei der eine Maschine der British Midland zur Notlandung dicht neben einer Autobahn gezwungen war, machte die Notwendigkeit einer wesentlichen Verbesserung der Kommunikation zwischen Cockpit und Kabine deutlich.

Der Bericht kommt zu dem Schluß, daß die Katastrophe, bei der 47 Menschen ums Leben kamen, durch die Entscheidung der Piloten herbeigeführt wurde, das falsche Triebwerk abzuschalten, nachdem heftige Erschütterungen am Flugzeugrumpf aufgetreten und Rauch und Abgase in das Cockpit eingedrungen waren. Verschiedene Mitglieder des Kabinenpersonals konnten erkennen, daß das linke Triebwerk in Flammen stand. Doch obwohl der Flugkapitän über die Lautsprecher in der Flugzeugkabine mitgeteilt hatte, daß er das rechte Triebwerk abgeschaltet habe, begab sich kein Mitglied des Kabinenpersonals ins Cockpit, um den Piloten seine Beobachtung mitzuteilen.

Möglicherweise hatte das Kabinen-

personal den Fehler des Piloten nicht bemerkt, denn es erklärte übereinstimmend, es habe den Flugkapitän nicht vom rechten Triebwerk sprechen hören. Der Bericht stellt jedoch fest, daß sich das Kabinenpersonal generell bewußt sei, daß ein Betreten des Cockpits - insbesondere in einer Notlage - die Piloten ablenke. Es bestehe eine "klare Trennung" zwischen Cockpit und Kabine, die dem Kabinenpersonal eine solche Initiative erschwere.

Im Bericht heißt es weiter, die Ausbildungsprogramme der Fluggesellschaften zielten derzeit nicht auf eine bessere Koordination zwischen Kabinen- und Flugdeckbesatzung ab, und er empfiehlt, "die Ausbildung sollte in Zukunft Übungen für Piloten und Kabinenpersonal beinhalten, durch die die Koordination zwischen technischem und Kabinenpersonal im Notfall verbessert werden kann."

Das Unglück macht die Notwendigkeit einer hochwertigen Sicherheitsausbildung für das Kabinenpersonal deutlich - eine Forderung, die in den Augen der ITF nur durch ein System staatlicher Lizenzierung auf der Grundlage international anerkannter Normen umgesetzt werden kann.



# Keine Einigung auf IAO-Expertensitzung

Ein ahnungsvolles Zeichen des sich weltweit verschlechternden Klimas bei den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen in der Zivilluftfahrt war die Tatsache, daß auf der IAO-Expertensitzung für die Zivilluftfahrt vom 8. bis zum 17. Oktober in Genf keine Einigung über die Schlußfolgerungen hinsichtlich der Folgen des strukturellen Wandels erzielt werden konnte.

Den Vorsitz auf der Sitzung, an der 30 Experten teilnahmen - jeweils zehn waren von den Arbeitgebern, Regierungen und Gewerkschaften nominiert worden - führte der australische Regierungssachverständige Ian Canney. Dies war die erste von der IAO organisierte Sitzung für die Zivilluftfahrt seit 1977.

Trotz intensiver Lobbyarbeit der ITF war der IAO-Verwaltungsrat nicht bereit, eine volle dreigliedrige Fachsitzung für diesen Wirtschaftsbereich einzuberufen. Statt dessen hatte er eine "Expertensitzung" vorgeschlagen, die schließlich als zweitbeste Lösung akzeptiert wurde. Expertensitzungen, zu denen die Teilnehmer theoretisch als unabhängige Sachverständige und nicht als Vertreter ihrer Organisationen eingeladen werden, dienen innerhalb der IAO-Strukturen in der Regel zur Behandlung technischer Fragen wie z. B. Gesundheit und Sicherheit. Dies war das erste Mal, daß eine solche Sitzung um Stellungnahmen zum sozialen und wirtschaftlichen Wandel eines gesamten Wirtschaftsbereiches gebeten war. Und sie zeigte sich dieser Aufgabe eindeutig nicht gewachsen.

Ein erster Hinweis darauf, wie wenig dieser Rahmen dem angestrebten Zweck dieser Sitzung angemessen war, war die Tatsache, daß sowohl die Arbeitgeber- als auch die Arbeitnehmersachverständigen bei ihrer Tätigkeit auf einer Gruppenstruktur bestanden, wenngleich hierfür weder im Hinblick auf den Ablauf noch bei der Zeitplanung der Sitzung Vorkehrungen getroffen worden waren. Bill Scheri (IAM - Vereinigte Staaten), Vorsitzender der ITF-Sektion Zivilluftfahrt, wurde zum inoffiziellen Sprecher der Arbeitnehmergruppe gewählt, David Cockroft von der ITF fungierte als ihr Sekretär. Inoffizieller Sprecher der Arbeitgeber war Dick May, Stellvertretender Leiter der Personalabteilung bei British Airways, einem Unternehmen, das offenbar vor aller Welt seinen neuen, harten Stil im Umgang mit den Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen unter Beweis stellen will.

Die Arbeitgeber machten von Anfang an klar, daß sie "nicht zu Verhandlungen über die Schlußfolgerungen" bereit seien. Da Übereinstimmung auf IAO-Sitzungen in der Regel eben mit Hilfe von Verhandlungen erzielt wird, versprach diese Haltung

Probleme aufzuwerfen - was sie denn auch tat.

Die Sitzung begann mit einer ausführlichen Diskussion über eine Reihe von Änderungsvorschlägen der Arbeitnehmersachverständigen zu den von der IAO vorgelegten "Diskussionspunkten". Die Arbeitnehmer waren darüber beunruhigt, daß die Punkte - die Tagesordnung der Sitzung - die Diskussionen in eine vorgegebene Richtung lenken würden, da sie von vornherein davon ausgingen, daß der Strukturwandel zu Arbeitsplatzabbau und Lohnkürzungen führen werde und die Experten offensichtlich lediglich darüber beraten sollten, wie mit diesen Auswirkungen umzugehen sei. Nachdem ihnen versichert worden war, daß sie auch andere Punkte ansprechen könnten, zogen sie ihre Änderungsanträge zurück und begannen mit der viertägigen Debatte über die Folgen des Strukturwandels.

Ein für die Sitzung erarbeiteter IAO-Bericht wurde vom IAO-Fachmann für Luftverkehr, Avishai Gil, vorgetragen. Er wies darauf hin, daß die Fluggesellschaften nicht nur dem kurzfristigen Zwang zu Einsparungen bei den Arbeitskosten, sondern auch der langfristigen Notwendigkeit zur Einstellung hochqualifizierter Arbeitskräfte Rechnung tragen müßten. Eine Reihe von Organisationen mit Beobachterstatus sprachen zu Beginn der Sitzung, darunter auch David Cockroft, der im Namen der ITF die Einrichtung eines ständigen IAO-Luftverkehrsausschusses forderte. Die ITF lehne die Entregulierung ab, befürworte aber fairen Wettbewerb auf der Grundlage harmonisierter Arbeitsnormen, erklärte er.

Die Arbeitnehmersachverständigen sprachen unter anderem die Frage des zunehmenden Einsatzes von Subunternehmen mit schlechteren Bedingungen zur Ausführung von traditionell von den Beschäftigten der Fluggesellschaften ausgeübten Tätigkeiten, die schlechte Verhandlungsposition der Entwicklungsländer gegenüber den weltweit auftretenden "Fluggesellschaftsgiganten", die dringend erforderlichen Investitionen in neue Bodeninfrastruktur insbesondere in Europa sowie die Notwendigkeit strikterer internationaler Ausbildungs- und Lizenzierungsnormen an. Bill Scheri beschrieb eindringlich die Erfahrungen der US-Luftverkehrsgewerkschaften mit der Entregulierung, die zahlreiche Arbeitnehmer aus dem Wirtschaftsbereich verdrängt und die Moral unter den verbleibenden Mitarbeitern zerstört habe. Er äußerte die Hoffnung, daß Europa nicht den gleichen Weg einschlagen werde. Arbeitgebervertreter unterstrichen das hohe Lohnniveau in diesem Wirtschaftsbereich, der traditionell attraktive Arbeitsplätze mit guten Bedingungen an-

biete. Die in der Folge der Entregulierung in den USA aufgetretenen Probleme seien auf die unzureichende Anwendung der Wettbewerbsregeln zurückzuführen. Dies werde man in Europa vermeiden.

Die Arbeitnehmer erläuterten die negativen Aspekte des Wettbewerbs einschließlich der Verschlechterungen im öffentlichen Dienstleistungsbereich des Luftverkehrs. Billigfluggesellschaften würden als Beispiele genutzt, um die Lohnkosten zu senken, und die Einstellung von Mitarbeitern aus verschiedenen Ländern führe zu einer Segmentierung der Arbeitnehmerschaft. Die Arbeitnehmer sprachen sich für angemessene Garantien der Arbeitsplatz- und Einkommenssicherheit auf nationaler Ebene aus und forderten wegen des internationalen Charakters dieses Wirtschaftszweigs die Verabschiedung eines speziellen internationalen Arbeitsübereinkommens für die Zivilluftfahrt durch die IAO. Sie riefen nach Maßnahmen, mit denen gewährleistet werden könne, daß Teilzeitarbeit wirklich auf freiwilliger Basis erfolge und die im Laufe der Betriebszugehörigkeit erworbenen Leistungsansprüche und Rechte der Mitarbeiter auch bei Unternehmenszusammenschlüssen und Übernahmen von Fluggesellschaften erhalten blieben. Die Arbeitgeber erklärten, es bestehe kein Anlaß zu der Befürchtung, daß der Strukturwandel zu einer Verringerung des Beschäftigungsniveaus führen werde. Der Schlüsselfaktor sei die Anpassungsfähigkeit der Arbeitnehmer an den Wandel. Die Einstellung ausländischer Arbeitnehmer sei nicht allein durch den Bedarf an billigen Arbeitskräften motiviert, sondern durch eine Reihe unterschiedlichster Faktoren, die mit der Dienstleistungsqualität im Zusammenhang stünden. Besondere Hilfen müßten den Entwicklungsländern gewährt werden, die häufig nicht über die hochkomplizierten Geräte verfügten, die für die Ausbildung von Piloten, Mechanikern und Mitarbeitern im Bereich der Flugsicherheit benötigt würden.

Die Sitzungsteilnehmer stimmten überein, daß ein Mangel an qualifizierten Arbeitskräften nicht zu einer Verschlechterung des Ausbildungsstandards führen dürfe. Die Arbeitnehmer setzten sich für Verhandlungen mit den Gewerkschaften über flexiblere berufliche Qualifikationen und neue Technologien ein. Es bestehe die Gefahr, auf Kosten der Sicherheit in zu großem Maße auf neue Technologien zurückzugreifen, wie das Beispiel des für zwei Personen ausgelegten Cockpits in modernen Flugzeugen beweise. Maschinentechnische Kenntnisse seien heute

Forts. auf Seite 6

# Gemeinsamer EG-Ausschuß eingerichtet

Nach mehreren Jahren schwieriger Verhandlungen trat der gemeinsamen EG-Ausschuß für Luftverkehr am 13. September in Brüssel zu seiner ersten Sitzung zusammen. Der Ausschuß besteht aus 27 Gewerkschaftsvertretern und 27 Vertretern der Arbeitgeber in der Zivilluftfahrt aus den zwölf Ländern der Europäischen Gemeinschaft. Er hat die Aufgabe, den "sozialen Dialog" im Luftverkehrssektor

zu fördern und die Kommission bei Gesetzesvorhaben und anderen Fragen zu beraten.

Daß die Einrichtung des Ausschusses so lange auf sich warten ließ, obwohl ähnliche Gremien für fast alle anderen Verkehrsbereiche bereits sehr erfolgreich tätig sind, war auf die mangelnde Geschlossenheit der Arbeitgeberseite zu-

rückzuführen. Im Gegensatz zu anderen Bereichen der Verkehrswirtschaft haben die einzelnen Arbeitgeber in der Zivilluftfahrt äußerst unterschiedliche Interessen. Die großen Linienfluggesellschaften (sogenannte nationale Fluggesellschaften), die sich zu einem großen Teil in staatlichem Eigentum befinden und ver-

Forts. auf Seite 7

## ... Arbeitgebergruppe nicht zu Verhandlungen bereit

Forts. von Seite 5

ebenso wichtig wie in der Vergangenheit. Die Arbeitnehmer unterstrichen darüber hinaus die Bedeutung einer staatlichen Lizenzierung der Wartungsingenieure im Gegensatz zur Lizenzierung durch die Unternehmen. Sie setzten sich außerdem nachdrücklich für die Verabschiedung internationaler Lizenzierungsnormen für das Kabinenpersonal ein, durch die dessen Fähigkeit zur Ausübung seiner vorrangigen Sicherheitsaufgaben gewährleistet werden könne. Die Sitzungsteilnehmer unterstrichen die Notwendigkeit einer Begrenzung der Flug- und Dienstzeiten des Flugdeck- und des Kabinenpersonals sowie verbesserter Kommunikation zwischen Cockpit und Kabinenpersonal in Notsituationen. In den Augen der Arbeitnehmersachverständigen gibt es beim fliegenden Personal ernstzunehmende medizinische Probleme, die näher erforscht werden müssen. Die Diskussionen befaßten sich auch mit der Zusammensetzung des Kabinenpersonals und Ruheeinrichtungen auf Langstreckenflügen.

Die größten Schwierigkeiten traten in der Debatte über die künftigen Beziehungen zwischen Arbeitnehmern und Geschäftsleitungen auf. Während die Arbeitnehmer Konsultationen und Verhandlungen über Veränderungen forderten, zogen es die Arbeitgeber vor, von Kommunikation zu sprechen. Erfahrungen in den USA und anderswo, so argumentierten die Arbeitnehmer, belegten den zunehmenden Einsatz gewerkschaftsfeindlicher Taktiken durch die Fluggesellschaften. Die Gewerkschaftsrechte müßten in dem Wirtschaftsbereich voll respektiert werden.

Gegen Ende der Diskussionen konzentrierten sich die Experten auf die Erarbeitung von Empfehlungen für die künftige Tätigkeit der IAO. Die Arbeitnehmer forderten die Einrichtung eines vom Internationalen Arbeitsamt (IAA) angemessen betreuten ständigen IAO-Luftverkehrsausschusses, eine Expertensitzung zum Thema Flug- und Dienstzeiten sowie die

Untersuchung von Gesundheitsrisiken in Flugzeugkabinen. Die Arbeitgeber lehnten das Konzept eines ständigen Ausschusses ab. Statt dessen forderten sie die Einberufung von Ad-hoc-Sitzungen und regten die Sammlung von Informationen und die Bereitstellung technischer Hilfe für Entwicklungsländer durch das Internationale Arbeitsamt an.

Zwei Tage nach Abschluß der allgemeinen Diskussion trat die Sitzung zur Beratung über den Entwurf von Schlußfolgerungen erneut zusammen. Trotz wiederholter Versuche, ein für alle drei Gruppen von Sachverständigen akzeptables "Paket" zu schnüren, unterstrichen die Arbeitgebervertreter erneut ihre Weigerung, über den Text zu "verhandeln". In einer Reihe politischer Schlüsselfragen, z. B. Konsultationen mit den Arbeitnehmerorganisationen (Gewerkschaften) über den strukturellen Wandel, vertraten sie von den bestehenden IAO-Normen abweichende Positionen. Darüber hinaus zeigten sie im Hinblick auf die Einrichtung eines ständigen IAO-Mechanismus für die Zivilluftfahrt sowie in der Frage der Flug- und Dienstzeiten keinerlei Bereitschaft zur Annäherung an die Position der Arbeitnehmer. Selbst in weniger umstrittenen Punkten, wie z. B. Sicherheit, Ausbildung und Gesundheit erwarteten sie von den Arbeitnehmersachverständigen Zustimmung zu Formulierungen, die die Schlußfolgerungen weitgehend verwässert hätten. Zu den meisten der von den Arbeitnehmersachverständigen und der Mehrzahl der Regierungen unterstützten Schlüsselpunkten verweigerten die Arbeitgeber einfach ihre Zustimmung und veranlaßten den Vorsitzenden auf diese Weise zu der Erklärung, daß die Sitzung wegen mangelnder Übereinstimmung "gescheitert" sei. Rufe nach einer Abstimmung zur Prüfung der Stimmungslage wurden aus verfahrenstechnischen Gründen zurückgewiesen.

Nach zweieinhalb Tagen hartnäckiger Diskussionen und ursprünglich nicht geplanten Nacht- und Vormittagssitzungen wurde den Sitzungsteilnehmern eine Liste

mit 22 "Konsenspunkten" aus der vom Vorsitzenden mit Hilfe des IAA erarbeiteten Liste von 31 Punkten vorgelegt. Nach gründlichen Beratungen über die Liste faßten die Arbeitnehmerexperten den einstimmigen Beschluß, diese nur dann zu unterstützen, wenn aus den Schlußfolgerungen deutlich hervorgehe, daß die Aufnahme einer Reihe weiterer Schlüsselpunkte des IAO-Katalogs einzig und allein am Einspruch der Arbeitnehmersachverständigen gescheitert sei. Die Sitzung, die am 17. Oktober gegen Mittag beendet sein sollte, beriet noch um 18.45 Uhr über diesen Vorschlag, ohne eine Einigung erzielen zu können. Schließlich wurden die drei "Gruppen" aufgefordert, abschließende Erklärungen abzugeben, und die Sitzung ohne Schlußfolgerungen beendet. In seiner abschließenden Erklärung im Namen der Arbeitnehmer unterstrich Bill Scheri, daß die Arbeitnehmer im Geiste der Zusammenarbeit zu dieser Sitzung angereist seien, diese Einstellung jedoch bei den Arbeitgebern vermißt hätten. Es sei nicht hinzunehmen, daß Punkte einfach aus den Schlußfolgerungen gestrichen werden könnten, weil eine Gruppe ihr Veto einlege. Die Arbeitnehmer bedauerten die Entwicklung, die die Sitzung genommen habe, und betrachteten dies als den Beweis dafür, daß politisch umstrittene Themen nicht von Expertensitzungen behandelt werden könnten.

Die Arbeitnehmersachverständigen waren neben Bill Scheri: Manfred Hölzel (Gewerkschaft ÖTV - Bundesrepublik Deutschland), Miguel de Julian (UGT - Spanien), Jagdish Lal (AIFFAE - Indien), Hideo Kato (Koku-Domei - Japan), Fred Anderson (NZ Engineers' Union - Neuseeland), Mohamed Moussa (SUAC - Niger), Ken Chipato (ATWA - Simbabwe), alle von ITF-Mitgliedsgewerkschaften; Flemming Sørensen (dänische Pilotenvereinigung als Vertreter von IFALPA) und C. Depoil (CGT - Frankreich). Die ITF möchte allen Arbeitnehmersachverständigen für ihre Solidarität und ihre harte Arbeit während der Sitzung danken.

# Lufthansa erhält Anflugsrechte auf Berlin

Das Bundeskartellamt gestattete der deutschen nationalen Fluggesellschaft Lufthansa die nach Aufhebung des Viermächte-Status möglich gewordene Übernahme der begehrten Berlin-Strecken der US-Fluggesellschaft PanAm. Die Fluggesellschaft ist natürlich entzückt über diese Entscheidung, die wegen des eingeschränkten Wettbewerbs auf dem deutschen Luftverkehrsmarkt in Zweifel gestanden hatte. Bereits in diesem Winter will Lufthansa von verschiedenen Städten im westlichen Teil der vor kurzem vereinigten Bundesrepublik aus 45 Berlin-Flüge am Tag anbieten. Im Gegenzug mußte die Fluggesellschaft drei ihrer Start- und Landezeiten auf dem Frankfurter Flughafen an die Charter- und Linienfluggesellschaft Aero Lloyd abtreten, die selbst auf einen Anteil an den Berlin-Flügen gehofft hatte.

British Airways und Aeroflot haben sich grundsätzlich über die Gründung einer neuen internationalen Fluggesellschaft mit dem vorläufigen Namen Air Russia verständigt, die Strecken in Westeuropa, Nordamerika und dem Fernen Osten bedienen wird. Im Rahmen einer am 12. Oktober zwischen BA und dem sowjetischen Ministerium für Zivilluftfahrt unterzeichneten Vereinbarung soll eine Wirtschaftlichkeitsstudie in Zusammenhang mit

der geplanten neuen Fluggesellschaft und einer Reihe damit verbundener Projekte durchgeführt werden. Wenn die Pläne verwirklicht werden sollten, wird BA als Minderheitsaktionär einen Anteil im Werte von 39,4 Millionen US-Dollar an einem Gemeinschaftsunternehmen mit der weltgrößten Fluggesellschaft Aeroflot als Mehrheitsaktionär halten. Air Russia soll 1992 auf dem Moskauer Flughafen Domodedovo, möglicherweise von einem neuen Terminal aus, den Betrieb aufnehmen. Die beiden Partner erwägen außerdem die Gründung eines Leasing-Unternehmens für Flugzeuge in Zusammenarbeit mit einer Reihe von Finanzinstitutionen.

Olympic Airways plant den Verkauf von knapp der Hälfte ihrer Aktien, um sich so die dringend benötigten Geldmittel zu verschaffen, die die hoch verschuldete staatliche griechische Fluggesellschaft in die Lage versetzen würden, ihre Kredite abzuführen. Eine Reihe führender europäischer Fluggesellschaften äußerten Interesse am Kauf eines Aktienanteils an Olympic, darunter Swissair, KLM und die skandinavische Fluggesellschaft SAS.

Schweden unternahm im vergangenen Monat mit dem Verkauf der 50%igen Beteiligung der staatlichen skandinavischen Fluggesellschaft SAS an der Inlandsfluggesellschaft Linjeflyg zum Preis von 475

Millionen Kronen (82,9 Mio. US-Dollar) an das riesige schwedische Verkehrsunternehmen Bilspedition AB einen entscheidenden Schritt in Richtung auf die geplante Entregulierung. Linjeflyg ist die größte Inlandsfluggesellschaft Schwedens, die Flüge zwischen 18 verschiedenen Städten anbietet und pro Jahr 4,7 Millionen Fluggäste befördert. Die Änderung bedeutet härteren Wettbewerb zwischen SAS und Linjeflyg auf den Markt für Inlandsflüge. Das gleiche könnte auch für Auslandstrecken gelten, wenn Linjeflyg noch in diesem Jahr die Genehmigung zum Angebot von Flugdiensten nach London Gatwick erhält. Neben Bilspedition ist Aktiebolaget Aero-transport, ein Holdingunternehmen, das wiederum 43 Prozent der Aktien von SAS besitzt, der zweite Eigentümer der Linjeflyg. Linjeflyg deutete an, daß die Fluggesellschaft ihren Mitarbeitern in zwei oder drei Jahren den Erwerb von Aktien an dem Unternehmen ermöglichen könnte und etwa zu diesem Zeitpunkt auch die Einführung an der Börse möglich sei. Bilspedition erhofft sich von der Beteiligung an Linjeflyg vor allem Vorteile bei der gemeinsamen Betätigung auf dem Markt für Express-Brief- und Paketauslieferungen, der augenblicklich hohe Zuwachsraten verzeichnet.

Forts. auf Seite 8

## ... Uneinigkeit auf Arbeitgeberseite

Forts. von Seite 6

pflichtet sind, ein breites Spektrum von Lang- und Kurzstreckenflügen anzubieten, sehen die Dinge in einem ganz anderen Licht als die Charterfluggesellschaften, die in der Regel Billigflüge hauptsächlich für Urlaubsreisende anbieten, oder die "Regionalflygesellschaften", die mit kleineren Maschinen zwischen kleineren Flughäfen verkehren. Die Flughäfen, bei denen ebenfalls zahlreiche Arbeitnehmer der Zivilluftfahrt beschäftigt sind, haben wiederum eine völlig andere Perspektive als die Fluggesellschaften.

Dies hatte zur Folge, daß auf der Sitzung Meinungsverschiedenheiten nicht so sehr zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften, sondern vor allem zwischen verschiedenen Arbeitgeberorganisationen aufbrachen. Nachdem sie sich zunächst das Recht vorbehalten hatten, wegen der Einrichtung des Ausschusses gerichtlich gegen die Kommission vorzugehen, einigten sich die Vertreter der kleineren Unternehmen schließlich mit den Linienfluggesellschaften auf die Wahl von Dr. Malte Bischoff (Charterfluggesellschaften) zum Ausschubsvorsitzenden. Man-

fred Hölzel (Gewerkschaft ÖTV, Bundesrepublik Deutschland) wurde von der Gewerkschaftsseite zum Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt (der Vorsitz wechselt im zweijährlichen Turnus zwischen den beiden Gruppen).

Die Teilnehmer wurden von Vertretern der Kommission begrüßt, die ihnen erklärten, daß ein aus je fünf Vertretern der beiden Gruppen bestehendes Präsidium für die Organisation der Ausschubstätigkeit zuständig sei. Als erstes müsse der Ausschub die Einrichtung einer Reihe von Arbeitsgruppen beschließen, die mit der konkreten Durchführung des Arbeitsprogramms beauftragt würden. Nach einer langen und schwierigen Debatte wurde die sofortige Einrichtung von drei Gruppen vereinbart: eine Arbeitsgruppe zu Flug- und Dienstzeitbegrenzungen, die sich mit einem bereits vorliegenden Vorschlag der Kommission befassen wird; eine Arbeitsgruppe zur Infrastruktur unter besonderer Berücksichtigung der Bereitstellung von Start- und Landezeiten auf Flughäfen; und eine Arbeitsgruppe zur Harmonisierung der Lizenzierungsnormen.

Das Ausschubpräsidium trat erstmals am Nachmittag des 13. September zusammen. Weitere Sitzungen sind für den 3. Oktober und 6. November geplant. Mitglieder des Präsidiums sind neben Manfred Hölzel George Ryde (TGWU - Großbritannien), Miguel de Julian (UGT - Spanien), René Valladon (FO - Frankreich) und Clive Iddon (gewerkschaftlicher Verkehrsausschub in der Europäischen Gemeinschaft - "Brüsseler Ausschub"). Die ITF ist im gemeinsamen Ausschub direkt durch den Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt, David Cockroft, vertreten. 26 der 27 Gewerkschaftsmitglieder im Ausschub sind entweder von der ITF bzw. dem Brüsseler Ausschub angehörenden Gewerkschaften oder, auf Einladung des Brüsseler Ausschusses, mit Vertretern des Internationalen Verbandes der Flugpilotenvereinigungen (IFALPA) besetzt. Die erste Sitzung machte deutlich, daß der soziale Dialog im Luftverkehr nicht einfach sein wird. Doch zumindest gibt es nun in der EG - im Gegensatz zur Internationalen Arbeitsorganisation - zumindest eine Struktur, in deren Rahmen Gespräche möglich sind.

# Europaweite Regelung der "Slot"-Vergabe geplant

Die EG-Kommission plant die Verabschiedung eines Verhaltenskodex, mit dem größere Fluggesellschaften gezwungen werden sollen, Start- und Landezeiten (sogenannte "Slots") an ihre kleineren Konkurrenten abzutreten. Damit soll neuen Fluggesellschaften das Angebot von Flugdiensten zu den großen europäischen Flughäfen erleichtert und der Wettbewerb auf diesen Strecken gestärkt werden.

Die Kommission hegt die Befürchtung, daß die "zweite Phase" ihrer Liberalisierungspolitik für den Luftverkehr ohne einen derartigen Slot-Kodex durch die Behinderung des Zugangs neuer Wettbewerber auf dem Markt zu den überlasteten Flughäfen untergraben werden könnte. Die Start- und Landebahnen auf Drehkreuzflughäfen wie London, Frankfurt und Düsseldorf sind bereits heute überlastet, und jeder verfügbare "Slot" wird von den großen Fluggesellschaften in Anspruch genommen. Ermöglicht wird dies durch das System der "Großvaterrechte", das den bestehenden Fluggesellschaften ein Vetorecht bei der Vergabe neuer bzw. der Frei-

gabe vorhandener Start- und Landezeiten für alternative Flugdienste einräumt.

Die Kommission möchte an der zweimal im Jahr stattfindenden Flugplankonferenz der IATA beteiligt werden. Außerdem wünscht sie sich Vollmachten, um Fluggesellschaften, die auf einem überlasteten Flughafen mehr als acht "Slots" am Tag halten, zur Freigabe eines Teils dieser Start- und Landezeiten für kleinere Wettbewerber zwingen zu können. Als überlasteter Flughafen im Sinne dieses Verhaltenskodex würde jeder Flughafen gelten, auf dem in zwei Monaten einer Saison während eines Vier-Stunden-Zeitraums an den Spitzentagen jeder gegebenen Woche keine Start- und Landezeiten zur Verfügung stehen.

Neu geschaffene, nicht genutzte sowie von einer Fluggesellschaft vor oder bis zum Ende der Saison aufgegebene "Slots" sollen in einem Pool gesammelt werden. 50 Prozent davon würden auf der Grundlage einer Quote von maximal zwei "Slots" pro Fluggesellschaft und Vier-Stunden-Zeitraum an Neuzugänge verteilt werden.

Der radikalste Vorschlag - die Versteigerung von Start- und Landezeiten eines Flughafens an den Meistbietenden - wurde in Brüssel mit der Begründung zurückgewiesen, dadurch würde die Position der großen Fluggesellschaften gestärkt. Statt dessen soll der Verhaltenskodex verabschiedet werden, der auf den Wettbewerbsregeln des Vertrages von Rom basiert, die auch für "Slot-Vereinbarungen" zwischen Fluggesellschaften gelten.

Die Kommission machte deutlich, daß die Verabschiedung des Verhaltenskodex eine Voraussetzung für die Aufhebung der den europäischen Fluggesellschaften gemäß Artikel 85 (Wettbewerbsregeln) des Vertrages von Rom gewährten "Gruppenausnahmebewilligungen" sein wird. Anderenfalls können gegen alle bestehenden Vereinbarungen zwischen Fluggesellschaften ab 1. Januar 1991 gerichtliche Schritte unternommen werden. Für den 6. November wurde eine Sondersitzung des Präsidiums des gemeinsamen EG-Ausschusses für Luftverkehr einberufen, um eine Stellungnahme zur Frage der Vergabe von Start- und Landezeiten zu erarbeiten.

## ... geplanter Verkauf von Turkish Airlines verschoben

Forts. von Seite 7

Unterdessen gab die türkische Regierung, die wie Griechenland ein ehrgeiziges Privatisierungsprogramm verfolgt, offiziell ihre Pläne für den Verkauf von Turkish Airlines bekannt.

Die durch die anhaltende Krise im Perseischen Golf hervorgerufene Unsicherheit in der Luftverkehrswirtschaft hatte jedoch zur Folge, daß bisher kein Termin für die Einführung von Aktien im Werte von 10 bis 15 Prozent des Stammkapitals der Fluggesellschaft an der Börse genannt wurde, die allgemein als erste Phase der Privatisierung der Fluggesellschaft erwartet wird.

Die Direktoren der UAL Corporation haben ein umgearbeitetes Übernahmeangebot der Gewerkschaften und Mitarbeiter für die US-Fluggesellschaft abgelehnt. Das Unternehmen hatte den Kaufinteressenten vier Monate Zeit gegeben, die erforderlichen zwei Milliarden US-Dollar zur Finanzierung ihres ursprünglichen Übernahmeangebots vom 9. April 1990 aufzutreiben (vergl. ITF-Nachrichten Mai/Juni 1990).

Es gelang den Beschäftigten unter Leitung der der ITF angeschlossenen Gewerkschaft der Flugzeugmechaniker, die seit vergangem Jahr eine Übernahme von United anstreben, trotz einer Verlängerung der vorgegebenen Frist um 60 Tage nicht,

rechtzeitig die notwendige Finanzierung durch die Banken zu sichern: Wegen eines Engpasses auf den Kreditmärkten und des durch die Golfkrise ausgelösten Anstiegs der Erdölpreise gelang es nicht, eine ausreichende Zahl von kreditwilligen Banken für die geplante Anleihe zu finden.

Dies hielt sie jedoch nicht davon ab, am 9. Oktober ein überarbeitetes Übernahmeangebot vorzulegen. Sie legten zwei Vorschläge auf den Tisch, deren Wert in beiden Fällen erheblich über dem augenblicklichen Marktpreis der UAL-Aktien lag.

Die Gewerkschaften des fliegenden und des Bodenpersonals bei UAL unterbrechen während der Ausarbeitung des Übernahmeangebots zeitweilig ihre Lohnverhandlungen, werden sich nun allerdings rasch um den Abschluß neuer Verträge für ihre Mitglieder bemühen. Angesichts der harten Verhandlungsposition des Chief Executive der Fluggesellschaft, Stephen Wolf, der von den Gewerkschaften in der Vergangenheit beschuldigt wurde, den UAL-Mitarbeitern vorschnell Zugeständnisse abzuverlangen, erwarten die Gewerkschaften eine schwierigen Verhandlungsverlauf. Die Kollektivverträge aller drei an dem Übernahmeangebot beteiligten Gewerkschaften - Mechaniker, Piloten und Kabinenpersonal - sind ausgelaufen.

Trotz ihrer turbulenten Vergangenheit - in den vergangenen vier Jahren erlebte sie vier Übernahmeangebote und drei Chief

Executives - konnte United vor kurzem die zwischenzeitlich von American eroberte Spitzenposition als größte Fluggesellschaft der USA zurückgewinnen. Dies ist auf eine höhere Auslastung der Maschinen, lukrative Pazifikstrecken, die 30 Prozent ihres Geschäfts ausmachen, sowie die jüngste Expansion nach Europa zurückzuführen.

In den vergangenen Tagen gab UAL eine umfangreiche Bestellung für neue Maschinen des Typs Boeing 777 auf. Dies läßt die Erfolgsaussichten weiterer Übernahmeangebote für die Fluggesellschaft zweifelhaft erscheinen.

450 bis 500 Arbeitsplätze sollen bei Carl Icahns krisengeschüttelten Trans World Airlines abgebaut werden. Die Fluggesellschaft ist von dem erheblichen Anstieg der Treibstoffpreise während der vergangenen zwei Monate besonders schwer betroffen. Opfer der geplanten Sparmaßnahmen werden vor allem Management und Büroangestellte sein, weitere Arbeitsplätze sind jedoch gefährdet, wenn die Fluggesellschaft, wie erwartet, gezwungen ist, eine Reihe ihrer Flüge einzustellen. Andere in Bedrängung geratene Fluggesellschaften, allen voran PanAm, haben angesichts der Folgen höherer Treibstoffpreise für einen Wirtschaftsbereich, der bereits heute unter Überkapazitäten und steigenden Kosten leidet, ebenfalls Kürzungen ihres Personalbestandes und der Kapazitäten angekündigt.





# BINNENVERKEHR

## Ostdeutsche Lkw-Fahrer im Streik

Im September griffen Arbeitnehmer im Straßengüter- und -personenverkehr in der - damals noch - DDR zu einer mutigen und für sie neuartigen Aktionsform. Sie führten einen zweistündigen Warnstreik durch, eine Taktik, die von ihren Kollegen in der Bundesrepublik seit vielen Jahren benutzt wird, um ihren Forderungen in schleppenden Tarifverhandlungen Nachdruck zu verleihen.

Mehr als 25.000 Arbeitnehmer legten am 14. September zwei Stunden lang die Arbeit nieder, nachdem die Arbeitgeber nach drei Verhandlungsrunden noch immer kein realistisches Angebot unterbreitet hatten. Angesichts der Kommunikationsschwierigkeiten mit den Basismitgliedern der Gewerkschaft im östlichen Teil Deutschlands war diese Beteiligung sehr eindrucksvoll. Aufgerufen hatten zu der Aktion die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) und ihre neue Schwesterorganisation in der DDR, IG Transport.

Mit ihrem Warnstreik gaben die Arbeitnehmer den Arbeitgebern eindeutig zu verstehen, daß sie es ernst meinten, und die vierte Verhandlungsrunde am Abend des 17. September führte dann zum erfolgreichen Abschluß des ersten landesweiten Kollektivvertrages für Arbeitnehmer in dem Sektor.

Erwartungsgemäß standen Löhne an vorderster Stelle auf der Liste der Forderungen. Der neue Vertrag kommt der Forderung nach einem Ausgleich der Einkommensverluste mit einer Anhebung um 200,- DM im Monat für alle Arbeitnehmer ab Anfang September weitgehend entgegen. Auszubildende erhalten eine Lohnerhöhung um 50,- DM, Teilzeitbeschäftigten wird sie anteilig ausgezahlt. Weitere Klauseln des Vertrages sehen ab 20. September die Einführung einer Spesenregelung vor, die je nach Länge der Abwesenheit vom Betriebssitz Spesen in Höhe von zwischen 12 und 28 Mark sowie einen zusätzlichen Übernachtungsausgleich pro notwendiger Übernachtung für Fahrer mit Fahrzeugen ohne Schlafkabine vorsieht. Bessere Spesenregelun-

gen in bereits bestehenden Verträgen bleiben von dieser Klausel unberührt.

Eine wichtige Entwicklung stellt die erklärte Bereitschaft der Vertragsparteien dar, Mitte Oktober Gespräche über die schrittweise Angleichung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer auf dem Gebiet der ehemaligen DDR an die bundesdeutschen Lohn- und Manteltarifverträge aufzunehmen. Nachdem nun die

Schlagkraft abgestimmter Aktionen unter Beweis gestellt wurde, wird die Gewerkschaft nach Auslaufen des Vertrages am Jahresende ihre vorteilhafte Position in weiteren Verhandlungen über eine Verbesserung der Bedingungen zu nutzen suchen. Schwerpunkt werden voraussichtlich Ausbildungsverbesserungen, Kündigungsschutz, Arbeitszeitverkürzung und Verlängerung des Jahresurlaubs sein.

### PANAMERIKANISCHER EISENBAHNIKONGRESS

Die augenblickliche, sich verstärkende Krise in Verkehr und Umwelt kann nur überwunden werden, wenn Regierungen und für Verkehr zuständige internationale Einrichtungen Verkehrssysteme fördern, die ihrer ethischen Verantwortung gerecht werden. Dies stellte der 18. panamerikanische Eisenbahnkongress auf seiner vom 9. bis zum 14. September 1990 in Rio de Janeiro abgehaltenen Tagung fest. Als "verantwortungsbewußt" sind laut Definition des Kongresses solche Verkehrssysteme zu betrachten, deren Kostenstrukturen ihre Auswirkungen auf Umwelt und Lebensqualität voll widerspiegeln.

Der Kongress, an dem 400 Delegierte aus fast allen Ländern Nord-, Mittel- und Südamerikas sowie aus den europäischen Ländern teilnahmen, berief unter dem Motto "Die Bahnen: ihre Rolle heute und bis ins 21. Jahrhundert sowie die Konsolidierung integrierter Verkehrsprogramme" über 70 Diskussionsvorlagen. In einer 15 Punkte umfassenden "Erklärung von Rio de Janeiro" forderten die Delegierten:

- \*die Beseitigung der Verzerrungen bei den Wettbewerbsbedingungen zwischen Bahnen und anderen Verkehrsträgern durch Berücksichtigung der Infrastruktur- und Betriebskosten sowie externer Folgen;

- \*Maßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung von Gesetzen zur Verhinderung von Überladung;

- \*Maßnahmen zur Sicherung der Einhaltung von Normen zur Regelung der Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen;

- \*Ausbau des Bahnverkehrs in städtischen Bereichen zur Verringerung der Verkehrsüberlastung, Umweltverschmutzung und des Landverbrauchs;

- \*technische und verwaltungstechnische Modernisierungsmaßnahmen;

- \*Ausbau des kommerziellen Potentials der Bahnen;

- \*Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken im Personen- und Güterverkehr sowie verstärkte Nutzung des verkehrsträgerübergreifenden Verkehrs auf regionalen und internationalen Verkehrsstrecken;

- \*volle Entschädigung der Bahnen für die Bereitstellung gemeinnütziger Dienstleistungen im Interesse der Gemeinschaft.

Die ITF, ein Mitglied der panamerikanischen Eisenbahnkongressvereinigung, war auf dem 18. Kongress durch Orlando Coutinho und Hélio Regato (Brasilien), Eduardo Astiz (Argentinien), José Criado (Chile), Eduardo Carvajal (Costa Rica), Graham Brothers (Stellvertretender ITF-Generalsekretär) und Mario Caligari (Leiter des Subregionalbüros in Buenos Aires) vertreten.

# “Scharfe Bomben” auf skandinavischen Straßen

Nur all zu viele Lkws auf skandinavischen Straßen gleichen Bomben, die jederzeit explodieren könnten.

Dies ist die alarmierende Schlußfolgerung einer Ende August in Jönköping (Schweden) veranstalteten Tagung der nordischen Straßentransportarbeitergewerkschaften.

Die Teilnehmer an der unter Schirmherrschaft der Nordischen Transportarbeiterföderation veranstalteten Sitzung appellierten an alle nordischen Regierungen und Ordnungsbehörden, unverzüglich wirkungsvolle Maßnahmen zu ergreifen, um einen größtmöglichen Sicherheitsstandard bei Lkws zu gewährleisten. Ähnliche Maßnahmen forderten die

Teilnehmer auch im Zusammenhang mit der Sicherheit von Bussen.

Angesichts des verschärften Wettbewerbs im Straßengüterverkehr der Region setzen die Unternehmer ihre Fahrer unter Druck, Fahrten mit nicht verkehrssicheren Fahrzeugen zu unternehmen und damit nicht nur sich selbst, sondern auch andere Straßenbenutzer zu gefährden. Lkw-Fahrer in Norwegen und Schweden unterrichteten die Sektion über schwerwiegende technische Mängel an zahlreichen Fahrzeugen. Es ist davon auszugehen, daß ähnliche Mängel auch an dänischen und finnischen Lkws auftreten, wemgleich aus diesen beiden Ländern keine Berichte vorliegen.

Die Sitzungsteilnehmer wurden an einen Vorfall in Dänemark erinnert, bei dem eine ganze Stadt nur knapp einer heftigen Explosion entging, nachdem ein mit Benzin beladener Tankwagen verunglückt war. Ein weiterer tragischer Unfall der jüngsten Zeit ereignete sich in Ma-bydalen, wo eine Reihe von Schulkindern ums Leben kam, weil ein Bus mit defekten Bremsen unterwegs war.

Die Sektion warnte die Verantwortlichen, darunter auch die Bus- und Lkw-Unternehmer, diese Vorfälle ernst zu nehmen, anderenfalls sähen sich die Gewerkschaften zu Maßnahmen gezwungen, die weitreichende Konsequenzen haben würden.

## Europäische Eisenbahnen fordern koordinierte Politik

“Wir müssen im wahrsten Sinne des Wortes im dichten Nebel ohne Kompaß unseren Kurs bestimmen.” - Mit diesem Bild beschrieb der Präsident der Gemeinschaft der europäischen Bahnen, Leo Ploeger, die Position der Bahnwirtschaft in der Europäischen Gemeinschaft in seinem Vortrag auf einer vom italienischen Verkehrsminister am 9. Oktober veranstalteten eintägigen Konferenz. Obwohl langfristige Lösungen auf der Grundlage sachlicher Analyse dringend erforderlich sind, ist von einer europäischen Verkehrspolitik nichts zu bemerken, und die Chancen für ihre Verabschiedung sind gering, erklärte er.

Ploeger forderte im Namen der EG-Eisenbahnunternehmen eine Reihe konkreter Maßnahmen, unter anderem zur Begrenzung der Umweltschäden auf Grundlage einer realistischen Ursachenforschung, die Berücksichtigung der externen Auswirkungen des Verkehrs bei Kostenvergleichen; Anerkennung der Notwendigkeit einer dem öffentlichen Interesse dienenden Verkehrspolitik; eine klare Auflistung der staatlichen Anforderungen an den Verkehr; Klärung der finanziellen Position der Bahnen; staatliche Unterstützung für eindeutig im europäischen Interesse liegende Verkehrsverbindungen; Bereitstellung einer den Erfordernissen der Zukunft angemessenen Infrastruktur sowie Maßnahmen, die eine Behinderung eindeutig im öffentlichen Interesse liegender Verkehrsentwicklungen durch Kartelle verhindern.

John Welsby, der im Namen des britischen Eisenbahnunternehmens BR zu den Konferenzteilnehmern sprach, unterstrich die Notwendigkeit einer Anerkennung der Aufgaben der Bahnen im übergreifenden

Rahmen der Verkehrsstrukturen. Der Wettbewerb müsse auf einem ebenso fairen wie freien Markt stattfinden und die einzelnen Verkehrsträger die gleichen finanziellen und betrieblichen Anforderungen erfüllen. Die Bahnen müßten als integriertes Ganzes betrieben werden. Den Gedanken, den Bahnunternehmen die Kontrolle über die Infrastruktur zu entziehen, lehnte er ab.

Paul Monserie vom französischen Eisenbahnunternehmen SNCF erklärte, die Aufgabe seiner Organisation bestehe darin, den Bedürfnissen des Landes zu dienen. Die Ziele des Staates und der SNCF seien gesetzlich klar definiert, und die SNCF

habe auch weiterhin die Kontrolle über die Infrastruktur, allerdings bei getrennter Rechnung.

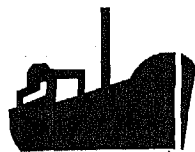
Peter Langager, Präsident des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), unterstrich das große Wachstumspotential für den kombinierten Verkehr in Europa, stellte jedoch fest, daß die Vorschläge der Kommission in diesem Bereich bei weitem nicht den Zielen der Gemeinschaft entsprächen. Er forderte sie auf, den vorliegenden Richtlinienentwurf vollständig zurückzuziehen.

Die ITF war auf der Konferenz durch den Stellvertretenden Generalsekretär Graham Brothers vertreten.



### BEVORSTEHENDE SITZUNGEN

13. November	Europäische Hafentarbeiter-konferenz	Rotterdam
14.-15. November	Europäische Seeleute-konferenz	Rotterdam
2.-6. Dezember	Regionalseminar für die Zivilluftfahrt in Asien und dem pazifischen Raum	Chiang Mai (Thailand)
14. Dezember	Arbeitsgruppe Flug- und Dienstzeiten	London
1991		
17.-18. Januar	Schiffahrtssicherheitsausschuß	London
25.-27. Februar	Regionalausschuß für Seeleute aus Asien und dem pazifischen Raum	Taipeh



## SEELEUTE

# Von Liberia über Virginia auf die Marshallinseln

Ob ein Schiff nun unter liberianischer Billigflagge oder der Flagge der Marshallinseln fährt, eigentlich sollte an seinem Heck die Aufschrift "Reston/Virginia" und das Logo der in den USA ansässigen United Services Life Insurance Company (USLICO) zu sehen sein - der multinationalen Gesellschaft mit 60 Tochterunternehmen in elf Ländern (vergl. Kasten), zu denen auch das liberianische und - seit neuestem - das Billigflaggenreger der Marshallinseln gehören.

Fragen der staatlichen Souveränität breiten multinationalen Unternehmen wie USLICO, die heute aufgrund von Handelsverträgen die Schiffsregister zweier unabhängiger Staaten betreibt, kaum noch Kopfzerbrechen. Offensichtlich ist US-

LICO an der Anschaffung eines dritten Schiffsregisters interessiert - wer weiß, vielleicht befinden sich eines Tages alle Billigflaggenreger im Besitz ein und desselben US-Multis.

Bei USLICO registrierte Reeder bekommen ganz am Rande und stark abgeschwächt die Auswirkungen des brutalen Bürgerkriegs zu spüren, der Liberia erschütterte. Ungeachtet der Versicherungen von Seiten der Leute in Virginia, daß die Geschäfte "wie gewohnt weiterlaufen", stieß das US-Unternehmen auf Schwierigkeiten bei der Eintragung von Hypotheken und neuen Unternehmen in Liberia, und internationale Banken fingen an, den Reedern von der Registrierung neuer Tonnage in Liberia abzuraten. Es

waren Gerüchte im Umlauf (die wir in den ITF-Nachrichten September 1990 abdruckten - vergeßt nicht, woher sie stammten), daß die US-Eigentümer des Registers sich um Übernahme eines weiteren Billigflaggenregers bemühten, um so den Weg für einen Rückzug aus Liberia zu öffnen.

In einer Sonderpressekonferenz in New York City gab Liberian Services Inc. (LSI) am 25. September eine "Diversifizierung und Expansion" ihrer Dienstleistungen bekannt - den Aufkauf der Rechte für das Register der Marshallinseln.

Damit können nun schuldbewusste Reeder in Liberia registrierter Schiffe das Register wechseln und doch beim gleichen Unternehmen bleiben - ein bequemes Angebot für den modernen Reeder.

Die Handvoll Liberianer, die wirklich für USLICO arbeiten, und wer immer auch dieser Tage in den Büros der liberianischen Regierung ans Telefon geht, war allerdings über die Bekanntgabe des Registergeschäfts mit den Marshallinseln sehr verärgert. Bei USLICO hatte es niemand für notwendig erachtet, irgendeinen Liberianer (sei es bei LSI oder in der Regierung) zuvor von dem geplanten Schritt zu unterrichten. Als sie von dem Geschäft erfuhr, erklärte LSI gegenüber der britischen Schifffahrtszeitung *Lloyd's List*, die "Liberianer (!) sind nicht so glücklich wie wir es uns wünschen würden, aber sie sind auch nicht unglücklich."

Der liberianische Delegierte bei der in London ansässigen Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO), George B. Cooper, äußerte gegenüber *Lloyd's List* seine "Enttäuschung" über die Nachricht und unterstrich, daß weder er noch andere Liberianer über die unternehmerischen Pläne bei USLICO unterrichtet waren. Es besteht die Möglichkeit, daß eine künftige liberianische Regierung vor den Gerichten um die Übernahme der Kontrolle über das Register von USLICO kämpfen wird. Die liberianische Billigflagge erwirtschaftet im Jahr etwa 23 Mio. US-Dollar - nicht sehr viel, wenn man bedenkt, daß es sich um die größte Flotte der Welt handelt.

## WEM GEHÖRT DAS LIBERIANISCHE REGISTER WIRKLICH?

Bei dem Multi hinter den Billigflaggenreger von Liberia und den Marshallinseln handelt es sich um das Versicherungsunternehmen United Services Life Insurance Company (USLICO).

USLICO hat seinen Geschäftssitz in Arlington/Virginia (USA) und ist 100%iger Eigentümer der Liberian Services Incorporated, dem in Reston/Virginia ansässigen Unternehmen, das die liberianische Billigflagge verwaltet und betreibt. USLICO übernahm Liberian Services Inc. im Jahre 1986 im Rahmen einer sehr ungewöhnlichen, in umgekehrter Richtung erfolgten Übernahme von der eigenen Muttergesellschaft, der Washington International Bank. Bis 1986 befanden sich Liberian Services Inc. zu 100 % und USLICO zu 35 % im Besitz der Washington International Bank. USLICO war damals eine nur auf dem inländischen Markt tätige Versicherungsholding mit fünf eigenen Lebensversicherungen. Ende 1985 geriet die Bank in Schwierigkeiten, und USLICO kaufte sie auf der Grundlage eines Aktien-tausches zwischen der Bank und USLICO (zu einem Satz von 0,627 zu 1) frei. Anschließend liquidierte USLICO die Bank, verkaufte eine Reihe von Vermögenswerten und integrierte den Rest in ihre neue multinationale Unternehmensstruktur. USLICOs weltweite Geschäftsinteressen umfassen unter anderem Immobilien, Datenverarbeitung, Banken und Versicherungsunternehmen. Neben Liberian Services Inc. ist USLICO auch Eigentümer der Liberian Bank for Development and Investment, der Insurance Company of Africa, Atlantic Data Corporation und der International Trust Company of Liberia, alle mit Geschäftssitz in Liberia. Das "Eigentum" an dem Billigflaggenreger basiert auf einem Vertrag zwischen der Republik Liberia und der International Trust Company of Liberia über die Verwaltung des liberianischen Schifffahrtsprogramms.

Forts. auf Seite 12

# Fährenbrand: Gasvergiftung mögliche Todesursache

Laut einem vorläufigen Bericht über die Brandkatastrophe an Bord der Personenfähre *Scandinavian Star* im April diesen Jahres (vergl. ITF-Nachrichten April 1990) waren durch das Verbrennen von Kunststoffbeschichtungen der Bord-einrichtung freigesetzte Giftgase möglicherweise für den Tod zahlreicher der bei dem Brand getöteten 158 Personen verantwortlich.

Herbeigerufene Ärzte gewannen am Schauplatz der Tragödie den Eindruck, daß eine große Zahl der ums Leben gekommenen Passagiere kurz nach Ausbruch des Feuers starb. Inzwischen wurde nachgewiesen, daß Wolken von Kohlenmonoxid- und Blausäuregasen (HCN) freigesetzt wurden, als die Kunststoffoberflächen an Bord Feuer fingen. Blausäure wirkt bei den in der Anfangsphase eines Brandes herrschenden relativ niedrigen Temperaturen tödlich, wird bei steigender Temperatur jedoch neutralisiert.

Eine auf dem ITF-Kongreß im August verabschiedete Entschliebung gab tiefer Beunruhigung über die nicht den in internationalen Schifffahrtssicherheits-

vorschriften festgeschriebenen Normen entsprechende Ausrüstung und Ausbildung der Besatzungsmitglieder an Bord der *Scandinavian Star* Ausdruck.

## Britische Gewerkschaften fordern neues System für Sicherheitsinspektionen

Die britische Regierung wird von der Gewerkschaftsbewegung zur Einrichtung eines neuen unabhängigen Inspektorensystems für die Schifffahrtssicherheit gedrängt.

Die Forderung wurde vom Gewerkschaftstag des britischen Gewerkschaftsdachverbandes TUC im September verabschiedet, nachdem im Anschluß an mehrere schwere Schiffsunglücke heftige Kritik am Verkehrsministerium geübt worden war.

Beunruhigung wurde auch über mangelnde Vollmachten und Ressourcen der Abteilung für die Untersuchung von Schiffsunglücken im Ministerium geäußert, die ihren Inspektoren häufig eine wirksame Tätigkeit unmöglich machen.

Die Delegierten verabschiedeten einstimmig eine Entschliebung, in der die Einrichtung eines unabhängigen Inspektors gefordert wurde, das bei schweren Schiffsunglücken sofortige, umfassende Untersuchungen durchführen kann.

## ...falsche Angaben über echte Verbindungen

Forts. von Seite 11

Unterdessen hält USLICO nach einer dritten Flagge Ausschau, die sich das Unternehmen einverleiben könnte. Es gab Gespräche mit dem Inselstaat Nevis in der Karibik, die jedoch scheinbar erfolglos blieben, doch ist anscheinend ein Abschluß mit einer anderen Karibikinsel möglich.

Diese Entwicklungen so kurz nach der Invasion Panamas beleuchten die Absurdität des Billigflaggensystems und unterstreichen das völlig Fehlen jeder "echten Verbindung" zwischen Billigflaggenre-gister und Registrierungsland.

Die ITF war immer dieser Überzeugung, doch beginnen nun auch andere Mitglieder der Schifffahrtsgemeinschaft, den Sinn des Billigflaggensystems in Frage zu stellen.

Paul Slater, Präsident der First International Leasing Corporation, zeigte sich gegenüber *Lloyd's List* äußerst verärgert über den Besitzerwechsel des Registers der Marshallinseln:

"Ich bin äußerst verärgert darüber. Die ganze Verdorbenheit Liberias ist ans Licht gekommen. So was nenne ich einen Einmann-Schiffsregisterbetrieb, in dem Herr Maitland (von LSI) einmal als Vertreter des liberianischen Registers auftritt, dann als Vertreter des Registers der Marshallinseln, dann als Vertreter eines anderen Registers."

Slater rät seinen Kunden von einer

Registrierung bei den USLICO-Registern ab und erklärt: "Ich würde eine Abschaffung der Billigflaggen begrüßen."

Unter all den kritischen und zynischen Reaktionen auf die Schritte von USLICO findet sich jedoch auch eine kleine Zahl von Stimmen, die die Maßnahmen befürworten - z. B. von Regierungsangestellten auf den Marshallinseln.

Thomas S. Busha, der sich selbst als Stellvertretenden Kommissar der Schifffahrtsbehörde der Republik der Marshallinseln (in London) bezeichnet, antwortete in einem Leserbrief an *Lloyd's List* auf die zahllosen, von der Zeitung veröffentlichten kritischen Kommentare.

Seltsamerweise (vielleicht haben ihn die Amerikaner noch nicht über ihre Pläne für das Register aufgeklärt) scheint er zu glauben, daß ein großer Vorzug der Marshallinseln darin besteht, daß die "auf den Marshallinseln registrierten Schiffe mit der Zeit eine echte und sehr praktische Verbindung zu dem Staat entwickeln werden" - weil nämlich "junge Bürger von den Marshallinseln als Seeleute auf den Schiffen ihrer Flagge beschäftigt sein werden"! Vielleicht könnten sich die auf den Schiffen unter der Billigflagge ihrer Länder beschäftigten Seeleute aus Panama und Liberia einmal mit Herrn Busha zusammensetzen und ihn über die Beschäftigungsaussichten für seine Mitbürger aufklären. Laut derzeitigen Schätzun-

gen wären diese Seeleute wahrscheinlich problemlos in Bushas Büro unterzubringen.

Busha zitiert darüber hinaus den ehemaligen Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO), C. P. Srivastava, mit der Aussage, daß eine "echte Verbindung" für mehr Sicherheit in der Schifffahrt und weniger Meeresverschmutzung Sorge. Doch selbst wenn ein paar Einwohner der Marshallinseln auf den Billigflaggenschiffen arbeiten würden, wäre dies noch lange keine "echte Verbindung". Wie es aussieht, werden nur wenige der seit kurzem auf den Marshallinseln registrierten Schiffe das Land jemals anlaufen, und nur wenige Reeder werden sich überhaupt die Mühe machen, die Marshallinseln einmal auf einer Landkarte zu suchen. Was das IMO-Zitat angeht: Es ist schön zu wissen, daß die Marshallinseln dieser wichtigen Organisation doch ein wenig Aufmerksamkeit schenken - Mitglied sind sie bisher jedenfalls nicht.

Die ITF zumindest hat in diesem Falle nicht geschlafen. Die Marshallinseln wurden vom ITF-Fair-Practices-Ausschuß bereits zur Billigflagge erklärt und werden genau die gleiche Behandlung erfahren wie alle anderen Billigflaggen auch. Verschiedene Anträge auf Genehmigung von Kollektivverträgen für Schiffe, die auf den Marshallinseln registriert sind, sind bereits im ITF-Hauptbüro eingegangen.



# Gemeinsamer IAO/IMO-Ausbildungsausschuß tagt

Der gemeinsame Ausbildungsausschuß der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der Zwischenstaatlichen Organisation für Seeschifffahrt (IMO) hob auf seiner Sitzung vom 17. bis zum 21. September in Genf die Bedeutung struktureller Faktoren wie Arbeitszeiten, Ausbildung und Betriebsmanagement in Fragen der Schifffahrtssicherheit hervor.

An der vom Vorsitzenden der ITF-Seeleutesektion Mols Sørensen geleiteten Sitzung nahmen Sicherheitsexperten der der ITF angeschlossenen Seeleutegewerkschaften sowie Vertreter der Regierungen und Arbeitgeber teil.

Die ITF-Seeleutesektion hatte eine detaillierte Eingabe an die Sitzung erarbeitet, in der dringende Beratungen über die Möglichkeiten zur Gewährleistung eines angemessenen Arbeitsumfeldes auf See und Minimierung der für den hohen Grad an Übermüdung unter Seeleuten verantwortlichen Faktoren gefordert wurde (vergl. ITF-Nachrichten September 1990).

Ein Versuch der Reedereivertreter, eine Diskussion über den sogenannten "menschlichen Faktor" durchzusetzen

und die Aufmerksamkeit des Ausschusses so von der Frage der Übermüdung abzulenken, wurde von den Seeleuten und den IMO-Mitgliedern abgeblockt.

Der Ausschuß setzte seine Arbeit in drei Arbeitsgruppen fort.

Die erste Arbeitsgruppe befaßte sich mit der Frage, inwieweit Faktoren des Lebens an Bord Einfluß auf die Übermüdung haben und durch welche Maßnahmen dieser Druck verringert werden kann. Sie unterstrich die Bedeutung vernünftiger Management-Techniken an Land und an Bord in Verbindung mit verbesserten gesetzlichen Vorschriften von seiten der nationalstaatlichen Behörden.

Im Zusammenhang mit den Bedingungen der Bemannungen forderte die Arbeitsgruppe Maßnahmen von seiten der Arbeitgeber, um Langeweile und Einsamkeit im Arbeitsumfeld zu verringern. Hierbei sei der Einsatz kleiner Bemannungen ebenso wie schlecht ausgebildeter Seeleute verschiedener Nationalität zu berücksichtigen, stellten die Mitglieder fest.

Die zweite Arbeitsgruppe, die sich mit der Angemessenheit entsprechender

internationaler Normen befaßte, regte eine Überarbeitung von IAO-Übereinkommen 109 über die Heuern, die Arbeitszeit an Bord und die Besatzungsstärke, 1958, im Sinne ihrer Anpassung an die modernen Betriebsbedingungen an. Sie vertrat die Auffassung, daß die Vorschriften des Übereinkommens und der dazugehörigen Empfehlung 109 gestärkt werden müßten, um die von der IMO und dem gemeinsamen Ausbildungsausschuß bereits verabschiedete Politik im Hinblick auf den Übermüdungsfaktor bei der Bemannung und der Sicherheit von Schiffen zu berücksichtigen.

Die letzte Arbeitsgruppe hatte den Auftrag, über die Entwicklung von Untersuchungsverfahren zu beraten, mit deren Hilfe der Beitrag der Übermüdung zu Schiffsunglücken beurteilt werden könnte. Sie empfahl die Einrichtung einer gemeinsamen Expertengruppe durch IMO und IAO unter Beteiligung der Weltgesundheitsorganisation (WHO), die einen einheitlichen Verfahrensrahmen für Untersuchungen der Frage, ob und inwieweit Übermüdung ein auslösender Faktor war, erarbeiten sollte.

## Bericht unterstreicht steigende Kosten in der Schifffahrt

Erste Anzeichen des starken Kostenschubs, der den Schiffsbetrieb der 90er Jahre aller Voraussicht nach kennzeichnen wird, sind bereits zu verspüren, heißt es in einem soeben vorgelegten Bericht der Beraterfirma Drewry Shipping Consultants mit dem Titel "Schiffskosten: Struktur und Bedeutung".

"In dem Maße, in dem der von den Marktkräften und umweltpolitischen Überlegungen ausgehende Druck zwingender wird, ist das Ende für den billigen Betrieb kostengünstig erworbener Schiffe abzusehen," stellt der Bericht fest.

Reeder, die sich an ein scheinbar unbegrenztes Angebot billiger Arbeitskräfte gewöhnt haben, sollten sich auf einen schweren Schock gefaßt machen, so der Bericht, wenn sie sich angesichts der zunehmenden Verknappung des Arbeitskräfteangebots in der Seeschifffahrt auf einem auf scharfen Wettbewerb ausgerichteten Markt um entsprechend ausgebildete Bemannungen bemühen.

Weitere Faktoren wie eskalierende Treibstoffpreise, die erwartete Verdoppelung der Reparatur- und Wartungskosten (sie werden sich im Jahre 2000 im allgemeinen auf 1 Million US-Dollar im Jahr für ein 2.000-TEU-Containerschiff

bzw. 2 Mio. US-Dollar für ein ULCC belaufen), und ein erheblicher Anstieg der Hafengebühren werden nach Angaben des Berichts der Unternehmensberater zu einer weiteren Steigerung der Betriebskosten führen.

Auch die Versicherungsprämien für Schiffstonnage werden unweigerlich mit zunehmendem Wert der Schiffe, höheren Wartungskosten und stärkerer Haftung für Umweltverschmutzung und andere Umweltrisiken steigen.

## 50 Prozent mehr Heuern für Offiziere auf indischen Schiffen

Die Bedingungen für Offiziere auf unter indischer Flagge fahrenden Schiffen sind dank eines von der ITF angeschlossenen indischen Schifffahrtsgewerkschaft MUI im vergangenen August geschlossenen Vertrages auf ein den Bedingungen auf unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen vergleichbares Niveau angehoben worden.

Der zwischen MUI und der indischen Reedervereinigung auf zwei Jahre geschlossene Vertrag bedeutet eine 50%ige

Der Bericht stellt auch die fortgesetzte Wirtschaftlichkeit verschiedener Fernverkehre in Frage, die sich in einer Zeit niedriger Frachtraten entwickeln.

Als Beispiel werden von dem Bericht die typischen jährlichen Betriebskosten für ein im NIS registriertes Massengut- oder Tankschiff mit philippinischer Besatzung zitiert, die augenblicklich bei 400.000 US-Dollar liegen und sich bis zur Jahrhundertwende mit voraussichtlich 750.000 US-Dollar fast verdoppeln werden.

Anhebung der Nettoheuern. Wenn man die Unterschiede bei der Bemannung auf indischen und ausländischen Schiffen berücksichtigt, ist damit ein ungefähr gleichwertiges Niveau erreicht.

Mit diesem wichtigen Erfolg folgte die MUI dem Beispiel der der ITF angeschlossenen indischen Seeleutegewerkschaft NUSI, die im April eine umfassende Erhöhung der Heuern für indische Mannschaftsdienstgrade durchsetzen konnte (vergl. ITF-Nachrichten Mai/Juni 1990).

# Register profitieren vom liberianischen Bürgerkrieg

Während sich unruhig gewordene Reeder auf die Suche nach einem alternativen Register machen, profitiert Bermuda ganz offensichtlich von den politischen Wirren im westafrikanischen Staat Liberia. Nach Angaben des Leiters des Schiffsregisters der Kolonie, Ronald Bulling, werden demnächst möglicherweise bis zu zehn vorher in Liberia registrierte Schiffe dem 100 Schiffe umfassenden Register von Bermuda unterstellt. Weiterer Zuwachs wird in Form von Schiffsneubauten erwartet, von denen sieben bereits für das Register bestimmt sind, sowie möglicherweise einiger gegenwärtig in Großbritannien registrierter Kreuzfahrtschiffe, die die britische Kolonie regelmäßig anlaufen.

Das Billigflaggenre-gister von Zypern hatte Ende Juni diesen Jahres einen Stand von 2.000 Schiffen erreicht. Eine weitere Zunahme wird erwartet, wenn im zweiten Halbjahr 1990 Schiffsneubauten ausgeliefert werden, deren Registrierung unter dem Register in Zypern ansässige ausländische Schiffsverwaltungsunternehmen bereits zugesagt haben. Ein erheblicher Anteil des Zuwachses ist auf die dem Register in diesem Jahr aufgrund der von der "unabhängigen" sowjetischen Schiffahrtsgesellschaft Sovcomflot gegebenen Zusage über den Transfer von Schiffen auf das zypriotische Register unterstellten sowjetischen Schiffe zurückzuführen. 40 Sovcomflot-Schiffe wurden bereits nach Zypern ausgeflaggt, weitere 80 Schiffe sollen folgen. Möglicherweise muß das Register jedoch bald eine Verschärfung des Wettbewerbs feststellen, wenn andere Register, allen voran Panama, ebenfalls auf diesen Markt drängen. Beide Register beabsichtigen eine weitere, umfassende Marketing-Kampagne, und Panama gesteht sein Interesse an neuer sowjetischer Tonnage offen ein. Unterdessen hat Zypern mit China ein Kooperationsabkommen für die Seeschifffahrt abgeschlossen, das der Flagge weiteren Auftrieb geben könnte.

Die griechische Seeleutegewerkschaft PNO reagierte verärgert auf die in die-

sem Monat vom neuen Schiffsverkehrsminister des Landes, Aristotelis Pavlides, angekündigte Reduzierung des Besatzungsniveaus auf Frachtschiffen in der Hochseeschifffahrt, mit deren Hilfe die Regierung griechische Reeder zur Rückkehr unter die Nationalflagge bewegen will. Falls diese Maßnahme nicht zurückgenommen werden, drohen Protest-

gierung argumentiert, daß mit den neuen Besatzungsniveaus lediglich "experimentelle" Besatzungsstärken formalisiert werden, die bereits auf einer Reihe von Schiffen gelten, die bei Festsetzung der augenblicklichen Besatzungsniveaus vor vier Jahren eine Genehmigung zum Betrieb mit kleineren Besatzungen beantragt hatten.

Irische Transportarbeitergewerkschaften, die die 900 Beschäftigten der staatlichen B and I Line vertreten, brachten ihre Ablehnung gegenüber Plänen für einen Verkauf des Schiffsverkehrsunternehmens an privatwirtschaftliche Interessen nachdrücklich zum Ausdruck. Gerüchten zufolge wurde bei drei Unternehmen die Bereitschaft zur Übernahme von B&I sondiert. Die Regierung erklärt sich außer Stande, das Unternehmen weiterhin im gleichen Umfang wie bisher mit massiven Subventionen zu unterstützen. Während der vergangenen zehn Jahren war ein Betrag von insgesamt 172 Mio. US-Dollar aus der Staatskasse an B&I geflossen. Die Gewerkschaften trösteten sich mit der Tatsache, daß noch keine endgültige Entscheidung über die Zukunft des Unternehmens getroffen wurde, und Hinweis darauf, daß eventuell auch ein Joint Venture mit einem privatwirtschaftlichen Unternehmen in Betracht kommt. Ein solcher Schritt würde der Position des irischen Gewerkschaftsdachverbandes ICTU zu Privatisierungen entgegenkommen. Unterdessen bemüht sich der ICTU um eine Dringlichkeitssitzung mit dem Minister für Verkehr und Fremdenverkehr, um über die Lage zu beraten.

Nachdem die japanische Seeleutegewerkschaft JSU im vergangenen Jahr ihre offizielle Zustimmung zu entsprechenden Plänen gegeben hatte, findet das Konzept der gemischten Besatzung immer größeren Anklang auf japanischen Schiffen. Vier große Schiffsverkehrsunternehmen haben bereits neue Verträge mit der Gewerkschaft geschlossen, die maximal neun japanische Staatsbürger auf ihren Schiffen sowie den Transfer von Seeleuten von Arbeitsplätzen auf See auf Arbeitsplätze an Land und umgekehrt

Forts. auf Seite 15



Der monatliche  
Flaggenüberblick  
der ITF

aktionen auf allen Schiffen, mit Besatzungsstreiks als Höhepunkt. Die PNO beschuldigt die Regierung, gegen die Gesetze zu verstoßen. Darüber hinaus habe der Minister seine Zusage gebrochen, vor deren Verabschiedung mit der Gewerkschaft über geplante Änderungen am Besatzungsniveau zu beraten. Die PNO schätzt, daß die Veränderungen, die eine Verringerung der Besatzung um 4 bis 7 Seeleute je nach Art und Größe des Schiffes bedeuten würden, den Verlust von 4.000 Arbeitsplätzen in der Seeschifffahrt und das völlige Verschwinden bestimmter Berufsgruppen mit sich bringen würden. Die Gewerkschaft will auf nationaler und internationaler Ebene Unterstützung für ihre Haltung gewinnen. Wenn die Pläne umgesetzt werden, wird in den Augen der Gewerkschaft kaum noch ein Unterschied zwischen Schiffen unter griechischer Flagge - insbesondere wenn für sie bilaterale Besatzungsverträge gelten - und Billigflaggenschiffe bestehen. Die Re-

# Schiffahrtspolitische Initiative in der Karibik

Mit den von den Ländern der Karibik unternommenen, ersten vorsichtigen Schritten in Richtung auf eine Koordinierung ihrer Tätigkeit in der Seeschifffahrt nimmt auch eine regionale Schiffahrtspolitik langsam Form an.

Den ersten Schritt machten die Verkehrsminister der regionalen Wirtschaftsgemeinschaft Caricom angehörenden Länder im Juli mit einer Vereinbarung über die Rettung des Schiffahrtsunternehmens der Region, Wisco, durch eine Finanzspritze in Höhe von 7,5 Mio. US-

Dollar. Dank dieser Maßnahme wird erwartet, daß Wisco bis 1992 erstmals in die Gewinnzone erreichen wird.

Um den Aufbau einer wirtschaftlich gesunden regionalen Schiffahrtswirtschaft und den Schiffbau in der Region zu fördern, sollen Zollbarrieren abgebaut werden, die bisher Investitionen in die Schiffahrt im Wege standen. Caricom prüft außerdem Möglichkeiten für eine Subventionierung der Hafengebühren der Schiffahrtsunternehmen, die einem oder mehreren Mitgliedsstaaten bzw. einem Staats-

bürger aus dem karibischen Raum gehören. Schulabgänger sollen durch die Einrichtung regionaler Ausbildungsprogramme und die Harmonisierung der Besteuerung von Seeleuten ermuntert werden, einen Beruf in der Seeschifffahrt zu ergreifen. Mitgliedstaaten der Caricom sind darüber hinaus aufgefordert, mit angemessenen Finanzmitteln ausgerüstete nationale Schiffahrtsverwaltungen einzurichten, die ihnen eine wirkliche Kontrolle der gesamten Bandbreite der Tätigkeit im Schiffahrtssektor ermöglichen würden.

## ... Billigflaggen hoffen auf neue Tonnage aus Osteuropa

Forts. von Seite 14

vorsehen. Die Unternehmen bieten den betroffenen Arbeitnehmern zusätzliche Ausbildungsmöglichkeiten an, um ihnen die Anpassung an ihren neuen Status zu erleichtern. Jetzt haben auch fünf kleine und mittlere Unternehmen Gespräche über neue Beschäftigungsverträge mit ihren Mitarbeitern aufgenommen. Angesichts steigender Betriebskosten scheint ein Transfer zahlreicher Seeleute an Bord der diesen Unternehmen gehörenden Schiffe auf Arbeitsplätze an Land und die Einstellung ausländischer Bemannungen unvermeidlich. Die Unternehmen sprechen davon, daß ohne diese Flexibilität ihr Fortbestand gefährdet sei.

Das Billigflaggenreister von Panama scheint seinem zyprischen Rivalen den Kampf angesagt zu haben. Es geht dabei um neue Tonnage aus Osteuropa, die als reales Wachstumspotential angesehen wird. Einige sowjetische Schiffe hat Panama bereits in sein Register aufgenommen, und nach Angaben des in New York tätigen Marketing-Direktors Robert Dunn ist demnächst ein Besuch führender Mitarbeiter des Registers in der

Sowjetunion geplant. Auch Rumänien gilt als künftiger neuer Geschäftspartner. Panama behauptet, in den vergangenen Monaten seine "Akten entrümpelt" und mehr als 1.000 Schiffe aus seinem Register gestrichen zu haben, die seit mehr als fünf Jahren keine Gebühren mehr gezahlt hatten. Außerdem hat das Land im Laufe dieses Jahres über 300 Schiffe an andere Register verloren und benötigt daher dringend neue Tonnage. Auffallend schweigsam reagierte Panama auf die Übernahme des Registers der Marshallinseln durch Liberian Services. Es stellte lediglich fest, daß die Reeder ihre Position im Hinblick auf Liberia gründlich überprüft hätten und das Register Panamas daraufhin um einige Schiffe gewachsen sei. Darüber hinaus wurden soeben neue Registrierungsanreize in Form möglicher Preisnachlässe für den Transfer kompletter Flotten und einer reduzierten Tonnagesteuer für Reeder, die sich dem Register in diesem Jahr anschließen, bekanntgegeben. Mit diesen Maßnahmen sollen ganz offensichtlich neue Kunden gewonnen werden, allen voran ehemals in Liberia registrierte Schiffe, die die für 1990 fälligen Registrierungsgebühren und Tonnagesteuern

erst im nächsten Jahr zahlen müssen. Wie zu erwarten war, reagierte der Rat liberianischer Reeder verärgert auf diese Schritte und beschuldigte Panama, die Situation in Liberia auszunutzen, um "billige kommerzielle Anreize" anzubieten. Unterdessen sagte Panama zu, seine ausstehenden Beiträge an die IMO noch vor Ende des Jahres zu bezahlen. Dies wird den Druck auf die Organisation etwas verringern, die sich kaum noch Hoffnung auf die Gelder aus Liberia macht. Humberto Jiron, neuer Generaldirektor der panamaischen Schiffahrtsverwaltung Secnaves, möchte darüber hinaus das Ansehen des Registers wieder aufbessern, das durch die während der Herrschaft Noriegas verbreitete Korruption in den für die Betreuung der in dem Land registrierten Schiffe zuständigen Konsulaten des Landes schwer beschädigt wurde. Jiron gibt zu, daß es in der Vergangenheit Probleme gab, erklärt jedoch, daß die Konsulate inzwischen frei von Korruption und auch weiterhin zusammen mit den neu eingerichteten Regionalbüros der Secnaves, die einer stärkeren Kontrolle dienen sollen, für die Betreuung der unter Panama-Flagge fahrenden Schiffe zuständig seien.

## LEUTE

Arvid Dale wurde zum nationalen Sekretär der norwegischen Seeleutegewerkschaft gewählt. Als ehemaliger Leiter der Geschäftsstelle der Gewerkschaft in Yokohama (Japan), wo er gegen Ende der 70er Jahre tätig war, bringt Dale für sein neues Amt weitreichende Erfahrungen in der internationalen Gewerkschaftsarbeit mit.

Mac A. Fleming wurde auf dem Gewerkschaftstag im Juli zum neuen Präsidenten der Eisenbahngewerkschaft

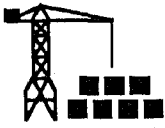
US Brotherhood of Maintenance of Way Employees gewählt. Zum Nachfolger Flemings als Sekretär/Kassenwart der Gewerkschaft wurde William E. La Rue gewählt.

Amal Mukherjee trat Ende September nach 14jähriger Tätigkeit als Leiter der Abteilung für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen des Internationalen Arbeitsamtes in den Ruhestand. Mukherjee war fast 40 Jahre lang im Dienste der Gewerkschaftsbewegung tätig. John Simonds, Mukherjees Stellvertreter, wird

mit Wirkung von Oktober neuer Leiter der Abteilung für Arbeitgeber-/Arbeitnehmerbeziehungen.

Ralph Taylor wird sich im Februar 1991 vom Amt des nationalen Sekretärs der australischen Eisenbahngewerkschaft ARU zurückziehen.

Gudmund Asheim trat Ende September vom Amt des Geschäftsführenden Leiters der norwegischen Schiffskapitänsvereinigung zurück. Sein Nachfolger ist Tore Gjestrum.



# HAFENARBEITER

## Neuseeländische Hafentarbeiter durchkreuzen Pläne der Arbeitgeber

Hafentarbeiter in Neuseeland durchkreuzten die Pläne der Hafentarbeiter, die landesweiten Kollektivverhandlungen in diesem Wirtschaftsbereich abzuschaffen. Nachdem sich die Mitglieder der der ITF angeschlossenen Harbour Workers' Union (HWU) Anfang Oktober mit überwältigender Mehrheit für die Androhung von Streikmaßnahmen ausgesprochen hatten, mußten die Arbeitgeber den Rückzug antreten und ihre Zustimmung zu einem neuen landesweiten Kollektivvertrag mit einjähriger Laufzeit geben. Daraufhin wurden die geplanten Maßnahmen abgesagt.

Der neue Kollektivvertrag sieht insgesamt eine 2%ige Erhöhung der Bezüge vor und kann durch Verhandlungen über Produktivitätszulagen oder andere Leistungen auf der Ebene der einzelnen Häfen noch verbessert werden.

Der Erfolg kam, nachdem das Arbeitsgericht Ende September aufgrund eines verfahrenstechnischen Fehlers die Rückkehr der HWU-Mitglieder an den Arbeitsplatz angeordnet hatte (vergl. ITF-Nachrichten September 1990). Die Gewerkschaft mußte erneut Arbeitskämpfmaßnahmen ankündigen, was die Arbeitgeber schließlich zur Vernunft brachte.

Mit 98 Prozent hatten sich zuvor fast alle HWU-Mitglieder in einer Urabstimmung für den Abschluß eines neuen landesweiten Kollektivvertrages ausgesprochen. 94 Prozent der Mitglieder stimmten für Streikmaßnahmen, falls sie erforderlich wären.

Die Gewerkschaft konnte darauf verweisen, daß die Hafentarbeiter mit ihrer Auffassung in Widerspruch zur Politik der beiden wichtigsten Parteien des Landes standen, die betriebliche Vereinbarungen nur dann als Ersatz für landesweite Kollektivverträge begrüßen, wenn sich die

Arbeitnehmer in einer Abstimmung dafür ausgesprochen haben.

Im Rahmen des neuen Kollektivvertrages soll eine Arbeitsgruppe zur Überprüfung der Verfahren für Aushandlung von Löhnen und Bedingungen und zur Erarbeitung von Vorschlägen für neue Verhandlungsstrukturen für die Lohnrunde 1991 eingerichtet werden. Sollte die Arbeitsgruppe keine entsprechenden Vorschläge vorlegen, wird die augenblickliche Struktur der landesweiten Kollektivverhandlungen beibehalten.

## “100 Jahre zentral organisierte Hafentarbeiterschaft” in Deutschland

“100 Jahre zentral organisierte Hafentarbeiterschaft” in der Bundesrepublik Deutschland waren Anlaß einer Festveranstaltung der der ITF angeschlossenen bundesdeutschen Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) am 6. September in Kiel.

Hafentarbeiter aus den Nord- und Ostseehäfen sowie Delegationen aus Binnen-

schifffahrt, Seeschifffahrt und Straßenverkehrsgewerbe waren eingeladen, den Mut und die harte Arbeit der Pioniere der Gewerkschaftsarbeit in den Häfen zu würdigen. Als Gäste nahmen an der Festveranstaltung auch Hafen- und andere Transportarbeiter aus der DDR teil, die damit ihren Platz an der Seite ihrer Kollegen aus dem westlichen Teil Deutschlands wieder einnehmen konnten.

In seiner Rede auf der Festveranstaltung würdigte Eike Eulen, Mitglied des Geschäftsführenden Hauptvorstandes der Gewerkschaft ÖTV und europäischer ITF-Vizepräsident, die Leistung der Hafentarbeiter, die eine zentrale Organisation in den deutschen Häfen aufbauten.

1910 gelang den deutschen Hafentarbeitern die Vereinigung mit Seelenten und Straßentransportarbeitern zu einem geschlossenen Transportarbeiterverband. Die Bedeutung dieser langjährigen Erfahrung in der Zusammenarbeit unter Transportarbeitern für die fortgesetzten Herausforderungen, denen sich die Hafentarbeiter heute gegenübersehen, wurde von Eulen unterstrichen.

In einer Situation, in der von immer weniger Hafentarbeitern erwartet wird, daß sie immer mehr Güter umschlagen, ist die Gewerkschaft ÖTV entschlossen, die Beschäftigungsbedingungen und das Niveau der beruflichen Qualifikation in den Häfen zu schützen.

## NEUER VERTRAG FÜR US-WESTKÜSTE

Eine Anhebung der Grundlöhne um 2,15 US-Dollar in der Stunde für die Dauer der Laufzeit des Vertrages konnte für 9.000 Hafentarbeiter an der Westküste der Vereinigten Staaten im Rahmen eines zwischen der der ITF angeschlossenen International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU) und der Pacific Maritime Association geschlossenen Kollektivvertrags mit 3jähriger Laufzeit durchgesetzt werden. Damit wird der Stundengrundlohn 1992 bei 22,48 US-Dollar liegen.

Darüber hinaus erwerben die Hafentarbeiter aufgrund des neuen Vertrages nach acht Jahren Anspruch auf drei Wochen Jahresurlaub. Außerdem ist der Fortbestand der derzeit geltenden Gesundheits- und Wohlfahrtsleistungen garantiert.

Der Vertrag sieht eine Anhebung der Rentenzahlungen um 210 US-Dollar im

Monat auf maximal 1.365 US-Dollar im Juni 1992 vor. Als einmalige Maßnahme haben sich die Arbeitgeber bereiterklärt, Hafentarbeitern, die zwischen Oktober und Dezember 1990 wegen Berufsunfähigkeit aus dem Wirtschaftsbereich ausscheiden, den Bezug der vollen Rente zu garantieren.

ILWU-Präsident Jim Herman stellt fest, daß sowohl aktive als auch im Ruhestand befindliche Hafentarbeiter von den Bedingungen des Vertrages profitieren werden. Er ist außerdem über den erfolgreichen Abschluß zahlreicher, seit langem anhängiger Probleme in diesem Wirtschaftsbereich im Rahmen dieser Verhandlungsrunde befriedigt. Wichtiges Merkmal des Vertrages ist der Schutz der Hafentarbeiter im Nordwesten der Vereinigten Staaten, deren Arbeitsplätze wegen der Einschränkung des Holzhandels bedroht sind.

GENERAL SECRETARY · HAROLD LEWIS

PUBLICATIONS OFFICER · DAVID COCKROFT

International Transport Workers' Federation  
 Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte  
 Internationale Transportarbeiter-Föderation  
 Fédération Internationale des Ouvriers du Transport  
 Internationella Transportarbetarefederationen

133-135 Great Suffolk Street, London SE1 1PD  
 Telephone: +44-71-403 2733  
 Telex: (051) 8811397 ITF LDN G  
 Fax: +44-71-357 7871  
 Cables: Intransfe, London SE1  
 E-mail: Geonet - GEO2:ITF